

# Työmatkapyöräily Suomessa: nykytila ja edistämistoimet

Organisaatiot ja johtaminen  
Maisterin tutkinnon tutkielma  
Niki Birling  
2014

Johtamisen ja kansainvälisen liiketoiminnan laitos  
Aalto-yliopisto  
Kauppakorkeakoulu

---

**Tekijä** Niki Birling

---

**Työn nimi** Työmatkapyöräily Suomessa: nykytila ja edistämistoimet

---

**Tutkinto** Kauppatieteiden maisteri

---

**Koulutusohjelma** Johtaminen

---

**Työn ohjaaja** Risto Tainio

---

**Hyväksymisvuosi** 2014**Sivumäärä** 65**Kieli** Suomi

---

**Tiivistelmä**

Tämän tutkielman tarkoitus on kuvata työmatkapyöräilyn ilmiötä erityisesti Suomen kontekstissa. Tutkimuskysymyksieni kautta pyrin selvittämään työmatkapyöräilyn nykytilaa Suomessa erityisesti parhaisiin verrokkimaihin vertaillen ja ottamaan selvää edistämistoimista joita Suomessa on tehty työmatkapyöräilyn hyväksi.

Työmatkapyöräilyn ilmiötä yleisesti ja siihen vaikuttavia tekijöitä olen kuvannut tieteellisten artikkelien pohjalta. Aineiston työmatkapyöräilyn nykytilan ja edistämistoimien kuvaamiseen olen koostanut erilaisten ministeriöiden, virastojen, tutkimusryhmien ja muiden organisaatioiden tuottamien raporttien, toimintasuunnitelmien, hankekuvausten ja vuosikatsausten kirjosta. Työmatkapyöräilijöiden tyypittelyn ja työpaikkojen kategorisoinnin työmatkapyöräilyn kannalta olen luonut omasta henkilökohtaisesta kokemuksestani työmatkapyöräilijänä, lähipiirini kokemuksilla rikastettuina.

Työmatkapyöräilyn nykytila Suomessa on hyvä, mutta kaukana parhaista eurooppalaisista verrokkimaista Tanskasta ja Alankomaista. Olemme jäljessä pyöräilyinfrastruktuurin laadussa, pyöräilyn yleisyydessä, turvallisuudessa, asenteissa pyöräilyä kohtaan ja poliittisessa fokuksessa pyöräilyn edistämiseen.

Poliittisessa ilmapiirissä kevyen liikenteen kehittämiseksi on kuitenkin tapahtunut muutos ja Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut tavoitteeksi uuden keskitetyn ja laaja-alaisen politiikan luomisen. Tämä muutos tulee tarpeen, sillä ilmiötä tutkiessani kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimien kenttä näyttäytyi erittäin hajanaisena, jossa eri ministeriöillä, virastoilla ja paikallisilla päättävillä elimillä on omat linjauksensa.

Suurin potentiaali työmatkapyöräilyn kasvulle saataisiin pyöräilyn arkipäiväistämisen kautta. Pyöräilyn tulisi olla helppoa, turvallista ja houkuttelevaa, jotta tavalliset työssäkäyvät ihmiset siirtyisivät henkilöautoilusta työmatkapyöräilyyn.

Haluaisin nähdä, että työmatkapyöräilyn edistämiseksi käytettäisiin laajemmalti enemmän eri ohjauskeinoja toistensa tukena ja yritykset ottaisivat suurempaa roolia työntekijöidensä liikkumiskäytäntöjen ohjaamisessa viisaamman ja ekologisemman liikkumisen suuntaan. Mielestäni tämän tulisi kuulua yritysten yhteiskuntavastuuseen.

---

**Avainsanat** pyöräily, työmatkapyöräily, liikkumisen ohjaus

---

## Sisällysluettelo

1	Johdanto .....	1
2	Tutkimuskysymykset ja aineisto .....	3
3	Työmatkapyöräilyn hyödyt, levinneisyys ja vaihtelut .....	4
3.1	Pyöräilyn ja kävelyn hyödyt .....	4
3.2	Työmatkapyöräilyn haitat .....	5
3.3	Työmatkapyöräilyn levinneisyys ja vaihtelut .....	6
4	Syyt vaihtelulle .....	12
4.1	Infrastruktuuri .....	12
4.2	Ulkoiset olosuhteet .....	14
4.3	Sosioekonomiset tekijät .....	16
4.4	Asenteet ja tavat .....	17
4.5	Kustannukset, käytetty aika, vaiva ja turvallisuus .....	19
5	Suomi työmatkapyöräilymaana .....	20
5.1	Politiikka .....	20
5.2	Ympäristötekijät .....	21
5.3	Sosioekonomiset tekijät .....	24
5.4	Liikennesuunnittelu .....	26
6	Työmatkapyöräilyä edistävät toimet .....	27
6.1	European platform of mobility management .....	27
6.2	Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020 .....	28
6.2.1	Lähtökohdat .....	28
6.2.2	Mitä tavoitellaan .....	31
6.2.3	Toimenpiteet .....	34
6.2.4	Toimenpidesuunnitelman toteuttaminen ja seuranta .....	35
6.3	Liikkumisen ohjaus Suomessa .....	37
6.4	Turku Valonia – Työpyöräile! .....	41

6.5	Helsingin Polkupyöräilijät – Hyvä työpaikka pyöräillä .....	43
6.6	Erilaiset ohjauskeinot työmatkapyöräilyn edistämiseksi .....	45
6.6.1	Normiohjaus .....	45
6.6.2	Resurssiohjaus .....	45
6.6.3	Informaatio-ohjaus .....	46
6.6.4	Eri ohjauskeinojen käyttö toistensa tukena .....	46
7	Työmatkapyöräilijöiden ja työpaikkojen tyypit .....	48
7.1	Työmatkapyöräilijöiden tyypit .....	48
7.1.1	Tavoitteellinen kuntopyöräilijä .....	49
7.1.2	Kokenut työmatkapyöräilijä .....	50
7.1.3	Satunnainen työmatkapyöräilijä .....	51
7.2	Työpaikkojen tyyppejä työmatkapyöräilyn kannalta .....	53
7.2.1	Suuret työpaikat .....	53
7.2.2	Pienet työpaikat .....	54
7.2.3	Julkisen sektorin työpaikat .....	55
7.2.4	Yksityisen sektorin työpaikat .....	56
8	Tutkimuksen laatu ja luotettavuus .....	57
9	Yhteenveto ja johtopäätökset .....	58
10	Lähteet .....	60

# 1 Johdanto

Tämän pro gradu –tutkielman aihe on työmatkapyöräily. Haluan kuvata ilmiötä nimenomaan Suomen näkökulmasta, johon liittyy luonnollisesti vertailu muihin maihin. Työmatkapyöräilyn kehittämisen kenttä on ollut niin hajanaista, erillisten toimijoiden urheita yrityksiä edistää työmatkapyöräilyn paikallista asemaa ilman keskusvetoista strategiaa, että suurimman työn tutkielmassani olen tehnyt yrittäessäni yhdistää eri toimijoiden tuottamaa materiaalia saadakseni yhtenäisen kuvan työmatkapyöräilystä Suomessa tänä päivänä, sekä toimista, joita sen kehittämisen eteen on tehty.

Materiaalin moninaisuuden vuoksi en ole nähnyt tarpeelliseksi tehdä teemahaastatteluita aineistoni keräämiseksi, vaikka se kvalitatiiviseksi luonnehdittavissa maisterin tutkielmissa yleensä on tapana. Olen kokenut, että valtava raporttien, toimintasuunnitelmien, hankekuvausten ja julkisen hallinnon vuosikatsausten kirjo, joka saatavillani on ollut, on antanut paljon laajemman kuvan työmatkapyöräilyn kentästä Suomessa kuin mitä olisin pystynyt yksittäisten henkilöiden haastatteluilla saavuttamaan.

Tutkimuskysymykseni ovat rakentuneet sen ympärille, että haluan kuvata ja selittää työmatkapyöräilyn ilmiötä Suomessa: Mikä on työmatkapyöräilyn tila Suomessa tällä hetkellä? Mitä ovat työmatkapyöräilyn edistämistoimet ja onko suunta mielestäni oikea?

Työmatkapyöräily ilmiönä ei ole uusi, päinvastoin ennen viime vuosikymmenten yhteiskunnan yhä kasvanutta autoistumista, se oli varsin tavallista Suomessakin. Kuten monissa muissakin asioissa, kehityksen jatkaessa kulkuaan riittävän pitkälle tiettyyn suuntaan, alkaa tarve vastareaktioille nostaa päätään. Yhteiskunnan autoistumisen haitoista onkin alettu keskustella yhä enemmän viime vuosina. Henkilöautoilu aiheuttaa ilmastomuutosta kiihdyttäviä hiilidioksidipäästöjä, pilaa hengitysilmaa pienhiukkaspäästöillä ja nostamalla katupölyä ilmaan, ruuhkauttaa kaupunkialueita tehden niistä epämiellyttävämpiä elää sekä aiheuttaa valtavia kustannuksia tieinfrastruktuurin laajennuspaineiden ja kunnossapidon kautta. Kaikkiin näihin ongelmiin työmatkapyöräilyn lisääminen tuo helpotusta.

Kiinnostukseni työmatkapyöräilyyn on hyvin henkilökohtaista. Pyöräily on tällä hetkellä lähes koko elämäni, voisin sanoa eläväni pyöräillääkseni. Olen harjoitellut tiiviisti maantiepyöräilyä muutaman vuoden ja menneellä kaudella ajoin ensimmäisen kauteni myös

kilpaa. Nousin nopeasti kansallisesti korkeimmalle tasolle asti. Vaikka menestys ei esimerkiksi SM-kilpailuissa ollut mainittavaa, voi tänä vuonna olla jo toisin.

Vuoden 2013 alussa muutin myös hieman kauemmaksi Helsingin Vallilasta, jossa työpaikkani sijaitsee. Tätä ennen asuin pitkään kävelymatkan päässä työpaikaltani. Ensin asuin noin vuoden Latokartanossa ja työmatkani oli noin yhdeksän kilometriä yhteen suuntaan, loppuvuodesta 2013 muutin Kivikkoon ja työmatkani piteni 11 kilometriin. Olen siis reilun vuoden ajan ollut itsekkin työmatkapyöräilijä, arjen muut siirtymät olen jo vuosia kulkenut pyörällä. Poljin myös molempien talvien läpi töihin joka päivä, välillä logistisista syistä kuljin julkisilla kulkuneuvoilla, mutta vain kerran sen takia, että oli liian kylmä.

Olen huomannut työmatkapyöräilyn edut itsessäni: Olen pirteämpi, kun tulen töihin. Kesäaikaan saatan taittaa työmatkani jopa kaksi kertaa nopeammin pyörällä kuin bussilla ja talvellakin kelien ollessa vaikeammat vähintään yhtä nopeasti. Lisäksi en tunne haaskaavani aikaa, kuten tunnen bussissa istuessani. Hoidan arkista välttämättömyyttä, työmatkan taittamista, mutta samaan aikaan kehitän kuntoani. Lisäksi saatan välillä tuntea hyvää omaatuntoa, kun en saastuta ja ruuhkauta ympäristöä liikkumisellani. Tuntuu siltä kuin pihistäisin aikaa jostain. Mitä raskaampi loskakeli ja kovempi vastatuuli sitä paremman harjoituksen saan aivan täysin ilmaiseksi sillä aikaa, kun toiset istuvat bussissa tai henkilöautossa. Miksi kaikki eivät tajua tätä? Ihmiset valittavat aina, että ei ole aikaa liikkua ja sitten heittävät hukkaan ajan, jonka he voisivat pyörällä töihin. En ymmärrä.

Tutkielmani rakenne on seuraavanlainen: Tämän johdannon jälkeisessä toisessa kappaleessa esittelen tutkimuskysymyksen ja aineistoni, jonka avulla pyrin vastaamaan kysymyksiini. Kolmannessa kappaleessa kuvaan työmatkapyöräilyä ilmiönä, käsitellen työmatkapyöräilyn hyötyjä, haittoja, sen levinneisyyttä ja vaihtelua.

Neljännessä kappaleessa tutustutan lukijan niihin syihin, jotka aiheuttavat vaihtelua työmatkapyöräilyn suosiossa, soveltaen näitä havaintoja erityisesti Suomen kontekstissa viidennessä kappaleessa. Mitä työmatkapyöräilyä ja sen yleistymistä tukevia erityispiirteitä Suomella on, ja toisaalta, mitä erityishaasteita Suomessa on. Ilmasto tulee kaikille ensimmäisenä mieleen, mutta selittääkö se koko eron työmatkapyöräilyn suosiossa esimerkiksi Helsingin ja Kööpenhaminan välillä?

Kuudennessa kappaleessa olen yrittänyt koota kattavasti erilaisia työmatkapyöräilyn kehittämistoimia. Tämä kappale tuo hyvin esille sen, kuinka pirstaloitunut kävelyn ja pyöräilyn edistämisen kenttä Suomessa on ainakin tähän asti ollut. Valopilkkana horisontissa siintää kuitenkin esimerkiksi Liikenneviraston Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020, joka yrittää kerätä eri toimijoita yhteisten tavoitteiden ja kehittämistoimien taakse. Käsittelen kappaleessa myös erilaisia ohjauskeinoja, joita työmatkapyöräilyn edistämiseksi voidaan hyödyntää.

Seitsemännessä kappaleessa haluan tuoda esille sen, että kun puhumme työmatkapyöräilystä, tulee meidän huomioida, että sekä työmatkapyöräilijät ja työpaikat molemmat ovat erittäin heterogeenisiä ryhmiä, ja nämä eroavaisuudet tulee huomioida ilmiön parissa työskennellessä. Olen pitkälti omasta kokemuksesta, mutta myös muihin lähteisiin nojautuen, luokitellut erilaisia työmatkapyöräilijöiden tyyppejä sekä työpaikkoja työmatkapyöräilyn kannalta.

Kahdeksannessa kappaleessa pohdin tutkimusasetteluni laatua, sen ansioita ja puutteita ja pohdin mahdollisuuksia jatkotutkimukselle. Yhdeksännessä ja viimeisessä kappaleessa vedän yhteen havaintojani työmatkapyöräilyn tilasta Suomessa ja suunnasta mihin tilanne on kehittymässä. Onko kehityssuunta mielestäni oikea vai pitäisikö esimerkiksi työnantajien roolia rajapinnassa työmatkoilla käytettyihin kulkutapamuotoihin vaikuttamisessa korostaa nykyistä enemmän?

## **2 Tutkimuskysymykset ja aineisto**

Tutkimuskysymyksilläni haluan vastata tutkielmani otsikossa esittämiini kysymyksiin: Mikä on työmatkapyöräilyn nykytila Suomessa ja mitä edistämistoimia sen eteen on tehty ja ollaan tekemässä tulevaisuudessa? Vievätkö nämä edistämistoimet työmatkapyöräilyä Suomessa oikeaan suuntaan?

Tutkimuskysymyksiini vastatakseni minun on ensin esiteltävä työmatkapyöräily ilmiönä ja selvitettävä mitkä asiat vaikuttavat työmatkapyöräilyn suosioon. Ilmiön esittelyssä ja vertailussa Suomen ja muiden maiden välillä olen pystynyt tukeutumaan olemassa olevaan tutkimustietoon ja tilastoihin. Työmatkapyöräilyn suosioon vaikuttavat tekijät olen saanut koostettua tieteellisistä artikkeleista muun muassa liikennetutkimuksen, yhteiskuntasuunnittelun ja terveystutkimuksen tieteen saroilta.

Työmatkapyöräilyn edistämistoimia Suomessa esitelläkseni olen tukeutunut erinäisiin ministeriöihin, virastojen, järjestöjen ja tutkimusryhmien raportteihin. Tutkimuskenttä on erittäin hajanainen ja mielenkiintoista uutta aineistoa tuli vastaan jatkuvasti lisää.

Työmatkapyöräilijöiden tyypittelyn ja työmatkapyöräilijän kannalta erilaisten työpaikkojen kategorisoinnin olen tehnyt pitkälti omasta empiirisestä kokemuksestani työmatkapyöräilijänä, lähipiirini kokemuksilla rikastettuna.

### **3 Työmatkapyöräilyn hyödyt, levinneisyys ja vaihtelut**

#### **3.1 Pyöräilyn ja kävelyn hyödyt**

Työmatkapyöräilyyn ilmiönä sisältyvät samat hyödyt kuin pyöräilyyn ja kävelyyn yleisesti ottaen. Suurin osa kaupunkialueella tapahtuvasta pyöräilystä ja kävelystä on luonteeltaan välttämätöntä liikkumista, jonka voidaan tulkita olevan vaihtoehto esimerkiksi joukkoliikenteen tai henkilöauton käytölle. HSL:n (2011) raportissa ”HLJ 2011 Kävely ja pyöräily Helsingin seudulla” tiivistetään kävelyn ja pyöräilyn hyötyjä kaupunkiympäristössä seuraavasti: ”Hyvät jalankulku- ja pyöräilyolosuhteet ovat olennainen osa ekologisesti, sosiaalisesti sekä taloudellisesti kestäväää ja vetovoimaista kaupunkiseutua ja sen liikennejärjestelmää. Jalankulun ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvu parantaa liikennejärjestelmän toimivuutta, tuottaa kansanterveydellisiä hyötyjä sekä vähentää liikenteen ilmastovaikutuksia ja muita ympäristöhaittoja.” (HSL 2011, 13.)

Jalankulun ja pyöräilyn edistämisellä on positiivisia vaikutuksia moniin kaupunkiseudun ongelmakysymyksiin. ”Kävely ja pyöräily Helsingin seudulla” ja ”Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020” –raporteissa on päädytty seuraaviin positiivisiin vaikutuksiin (HSL 2011, 13–14) (Liikennevirasto 2012, 14–15):

- Jalankulun ja pyöräilyn edistäminen auttaa täyttämään tavoitteet ja velvoitteet kasvihuonekaasujen vähentämiseksi liikennesektorilla.
- Vähemmän henkilöautoja tarkoittaa vähemmän hengitysilman epäpuhtauksia ja liikenteen melua.
- Vähemmän autoja tarkoittaa viihtyisämpää kaupunkitilaa.
- Kävelyn ja pyöräilyn tilantarve on erittäin pieni henkilöautoliikenteeseen verrattuna.



- Kävelten ja pyöräillen saavutettavat palvelut ja toiminnot edistävät tasa-arvoisten liikkumismahdollisuuksien toteutumista kaupunkiseudulla. Pääkaupunkiseudun talouksista 38 % on autottomia.
- Kävely ja pyöräily ovat edullisia kulkutapamuotoja sekä yksilön että yhteiskunnan kannalta. Käyttökustannukset, hankintakustannukset ja infrastruktuurikustannukset ovat kaikki edullisempia autoliikenteeseen verrattuna.
- Arkiliikunnalla on positiivinen kansanterveydellinen vaikutus.
- Useista kuntien teettämistä kyselyistä käy ilmi, että pyöräilyn ja kävelyn olosuhteiden parantaminen on säännöllisesti kuntalaisten toivelistojen kärkipäässä.
- Liikennejärjestelmän toimivuus. Viidenneksen kasvu kävely- ja pyöräilymatkojen määrässä vähentäisi automatkojen määrää yli kymmenellä prosentilla.

### **3.2 Työmatkapyöräilyn haitat**

Olen vahvasti työmatkapyöräilyn puolella, mutta toki sillä on myös joitain haittapuolia. Useimmat haitoista ovat järjestelykysymyksiä, mutta esimerkiksi pyöräilyn vaarallisuus kulkutapamuotona muihin kulkutapoihin verrattuna on voitu todistaa numeroiden valossa.

Helsingissä tehdyn tutkimuksen mukaan loukkaantumiseen johtavat pyöräilyonnettomuudet ovat viisi kertaa yleisempiä per matkustettu kilometri kuin henkilöautolla ja kymmenen kertaa yleisempiä kuin bussilla. Myös paikoissa, joissa pyöräily on huomattavasti yleisempää kuin Helsingissä – kuten Tanskassa ja Alankomaissa – pyöräily on silti erittäin paljon vaarallisempaa kuin autolla ajaminen tai julkinen liikenne. Alankomaissa pyöräilijällä on 4,5-kertainen riski joutua kuolemaan johtavaan onnettomuuteen verrattuna autoilijaan, per ajettu kilometri vertaillen. (Pasanen 2001, web.)

Katupölyn ja siitepölyn aiheuttamat haitat pyöräilijälle korostuvat keväisin kaupungeissa, ja vaikka niistä ei kärsikään kaikki henkilöt tasapuolisesti, varsinkin katupöly keväisin ennen kuin hiekoitushiekat on talven jäljiltä korjattu pois, aiheuttaa merkittäviä hengitysvaikeuksia osalle väestöstä. Tunnen monia aktiivisia pyöräilijöitä, jotka pyöräilevät talvet läpeensä, mutta joutuvat keväällä ripustamaan pyöräilykengät naulaan, kunnes katupölytilanne Helsingissä helpottaa.

Kalorinkulutus pyöräillessä on noin 400–800 kilokaloria tunnissa intensiteetistä riippuen. Painonpudotukselle tämä on tietenkin hyvä asia, mutta jos henkilö on jo ihannepainossaan,

tarkoittaa tämä lisääntynyttä ruuan kulutusta ja ruokakauppalaskua. Omasta kokemuksesta voin sanoa, että kilpapyöräilijän pyöräilymäärät helposti jopa puolitoistakertaistavat kalorinkulutuksen siihen verrattuna, mitä kulutin aikaisemmin elämässäni, kun en ollut liikunnallisesti niin aktiivinen. Tämä tarkoittaa helposti satojen eurojen lisäystä ruokakauppalaskuihin. Tätä tasapainottaa toisaalta se, että en käytä juuri ollenkaan alkoholia ja hankin suuren osan lisääntyneestä kaloritarpeesta työpaikkaruokalan seisovasta pöydästä. Lisääntyneestä kalorinkulutuksesta huolimatta syömisestäni aiheutuva hiilijalanjälki on keskivertosuomalaista pienempi, sillä olen kasvissyöjä. Eri ruokavalioiden aiheuttamista kasvihuonekaasupäästöistä voi lukea esimerkiksi Åstrom et al. (2013) tutkimuksesta.

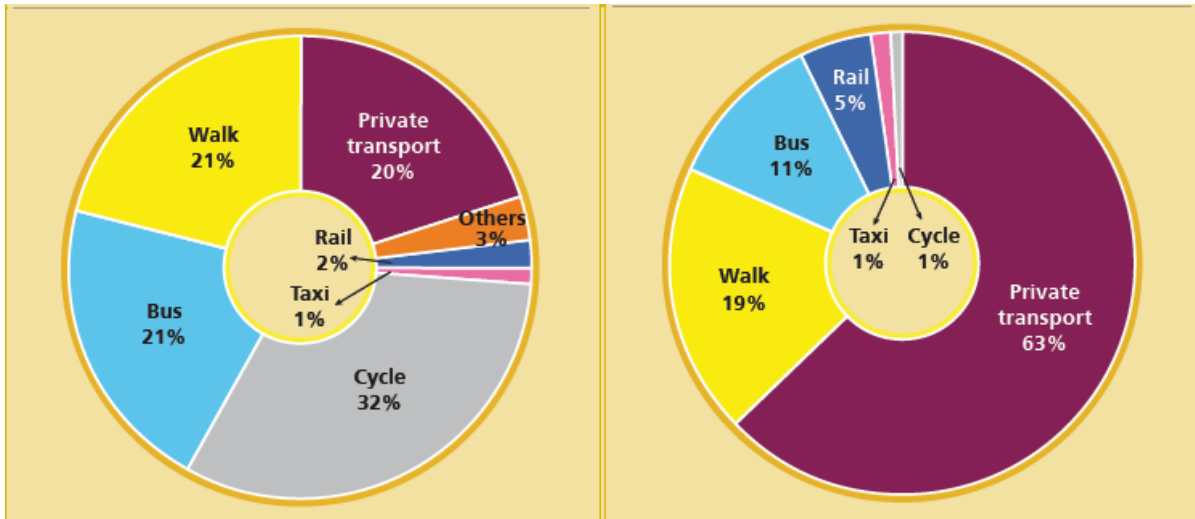
Helsingin sisäisen matkustamisen kulut HSL:n matkakortilla ovat tällä hetkellä 46,50 euroa kuukaudessa ja seutuliikenteessä 95,80 euroa kuukaudessa (HSL 2014, web). Omilla polkupyörähankinnoillani ja ympärivuotiseen ajoon vaadittavien varusteiden ja tuhansien kilometrin myötä polkupyöristä vaihtoon päätyvien kuluvien osien myötä en voi perustella työmatkapyöräilyä taloudellisena valintana. Hyvin harva välinesuuntautunut pyöräilyn harrastaja pääseekään ainakaan Helsingin sisäisen kuukausilipun hinnan alle pyöräilyn kustannuksissa. Aktiivinen pyöräilijä Matti Kinnunen on blogissaan pitänyt tilastoa pyöräilyn kustannuksista ja tullut tulokseen, että hänen pyöräilynsä on maksanut 8,5 euroa per 100 kilometriä. Suurimmat kuluerät ovat pyörän hankintakustannukset ja ammattiliikkeessä suoritettut huollot. (Fillariajatus, web.)

Polkupyörä on autoa nopeampi vain suurissa kaupungeissa ja lyhyillä matkoilla, mikä Suomen olosuhteissa tarkoittaa vain muutaman suurimman kaupungin keskusta-aluetta. Maailmalla tilanne on toisin, ja onkin laskettu, että nopeus, jota polkupyöräilijän on kuljettava voittaakseen autoilijan, vaihtelee välillä 18,3 kilometriä tunnissa Australian Canberrassa ja 2,2 kilometriä tunnissa Nairobissa. Monissa maailman suurkaupungeissa kuten New Yorkissa, Los Angelesissa, Tokiossa ja Hampurissa pyöräilijälle riittää 13 kilometrin tuntinopeus auton voittaakseen. (ECF 2012, web.)

### **3.3 Työmatkapyöräilyn levinneisyys ja vaihtelut**

Työmatkapyöräilyyn perehtymätönkin henkilö on varmasti tietoinen, että työmatkapyöräily ja pyöräily yleensä ovat suosioltaan vaihtelevia eri maissa ja kaupungeissa. Monella on varmasti mielikuvia Aasian suurkaupungista, jossa polkupyörillä liikkuvat ihmiset ovat enemmistössä ikään ja sukupuoleen katsomatta. Toisaalta esimerkiksi amerikkalainen metropoli on

rakentunut valtavan moottoritieverkoston varaan, eikä sen infrastruktuuri juuri tue muita kulkutapoja kuin yksityisautoilu. Alla olevasta kuvasta selviää, kuinka erilainen kulkutapojen jakautuminen on esimerkiksi Pekingissä vasemmalla ja Chicagossa oikealla (Journeys 2011).



Kuva 1. Kulkutapamuotojen jakautuminen vas. Pekingissä ja oik. Chicagossa. (Journeys 2011, 62-63.)

Yleisesti ottaen mitä länsimaisemmasta, teknologisesti ja ekonomisesti kehittyneestä kaupungista on kysymys, sitä enemmän henkilöauto on ottanut asemaa henkilökohtaisen kulkemisen välineenä. Poikkeukset Euroopassa tähän sääntöön, kuten Alankomaat ja Tanska, ovatkin päässeet nykyiseen tilanteeseensa vain päättäväisen politiikan ja kaupunkisuunnittelun avulla.











Yleinen tapa ilmoittaa eri kulkutapojen osuus kaikista tehdyistä matkoista, englanniksi mode/modal share/split. Tilastoa Euroopan kaupungeista pitää yllä European Platform of Mobility Management, jonka modal split dataa voi tarkastella kaupunkikohtaisesti osoitteessa <http://www.epomm.eu/tems/index.phtml>.

Wikipediaan on koostettu yhteenveto eri Euroopan kaupungeista, mutta alkuperäiseen dataankin on mahdollisuus viitata, datasta on vain itse koostettava yhteenveto. Kulkutavat on jaettu neljään: Yksityinen auto, julkinen liikenne, pyöräily ja kävely. Kaikista kaupungeista ei ole dataa joka vuodelta, joten koosteen datat ovat vuosilta 2001–2012, mutta eivät sen vanhempia.











Aasialaisissa suurkaupungeissa kuten Pekingissä 32 % ja Shanghaissa 20 % pyöräily on erittäin suosittua, mutta vertailu Euroopan kaupunkien välillä on hedelmällisempää, koska ne muistuttavat rakenteeltaan enemmän toisiaan.

Eurooppalaisista yli 250 tuhannen asukkaan kaupungeista vähemmän yllättävästi Hollannin Amsterdam 38 % ja Tanskan Aarhus 27 % ja Kööpenhamina 26 % ovat listan kärjessä. Ruotsin Malmö tulee heti seuraavana, jossa 25 prosenttia työmatkoista on tehty polkupyörällä. Kyseisissä kaupungeissa kävely on huomattavan epäsuosittua. Helsinki ei loista vertailussa pyöräilyn osuudella, joka on vain 6 %, kävelyn ollessa 12 % työmatkoista, julkinen liikenne 40 % ja yksityisautoilu 41 %. Helsinki, jossa 41 % työmatkoista tehdään omalla autolla, ei suinkaan sijoitu listan yläpäähän, mutta voidaan väittää, että Helsingin erittäin toimiva julkinen liikenne syö sekä polkupyöräilyn, että kävelyn suosiota. Helsingin julkinen liikenne on Euroopan seitsemänneksi suosituinta yli 250 tuhannen asukkaan kaupungeista. (Wikipedia, web.)

Alla olevassa kuvassa kymmenen yli miljoonan asukkaan kaupunkia, joissa pyöräily on kaikkein suosituinta. Seuraavassa kuvassa on sama vertailu yli 250 tuhannen asukkaan kaupungeista.

City	walking	cycling	public transport	private motor vehicle	year
 Beijing	21%	32%	26%	21%	2005/2011 <sup>[5]</sup>
 Shanghai	27%	20%	33%	20%	2009/2011 <sup>[5]</sup>
 Munich	28%	17%	21%	37%	2011
 Tokyo	23%	14%	51%	12%	2008/2009 <sup>[5]</sup>
 Berlin	30%	13%	26%	31%	2008
 Delhi	21%	12%	48%	19%	2008/2011 <sup>[5]</sup>
 Hamburg	28%	12%	18%	42%	2008 <sup>[8]</sup>
 Mumbai	27%	6%	52%	15%	2008/2011 <sup>[5]</sup>
 Portland	6%	6%	12%	70%	2009
 Vienna	28%	6%	39%	27%	2012 <sup>[13]</sup>

*Taulukko 1. Kulikutapamuotojen jakautumia yli miljoonan asukkaan kaupungeissa.*  
[http://en.wikipedia.org/wiki/Modal\\_share](http://en.wikipedia.org/wiki/Modal_share)

City	walking	cycling	public transport	private motor vehicle	year
 Amsterdam	4%	38%	30%	28%	2010
 Aarhus	7%	27%	19%	43%	2004
 Copenhagen	10%	26%	36%	28%	2012
 Malmö	6%	25%	18%	51%	2011
 Eindhoven	3%	24%	8%	65%	2004
 The Hague	5%	22%	30%	43%	2004
 Utrecht	3%	21%	25%	51%	2004
 Bremen	7%	19%	24%	50%	2004
 Dresden	24%	17%	21%	38%	2008
 Göteborg	12%	14%	21%	52%	2004

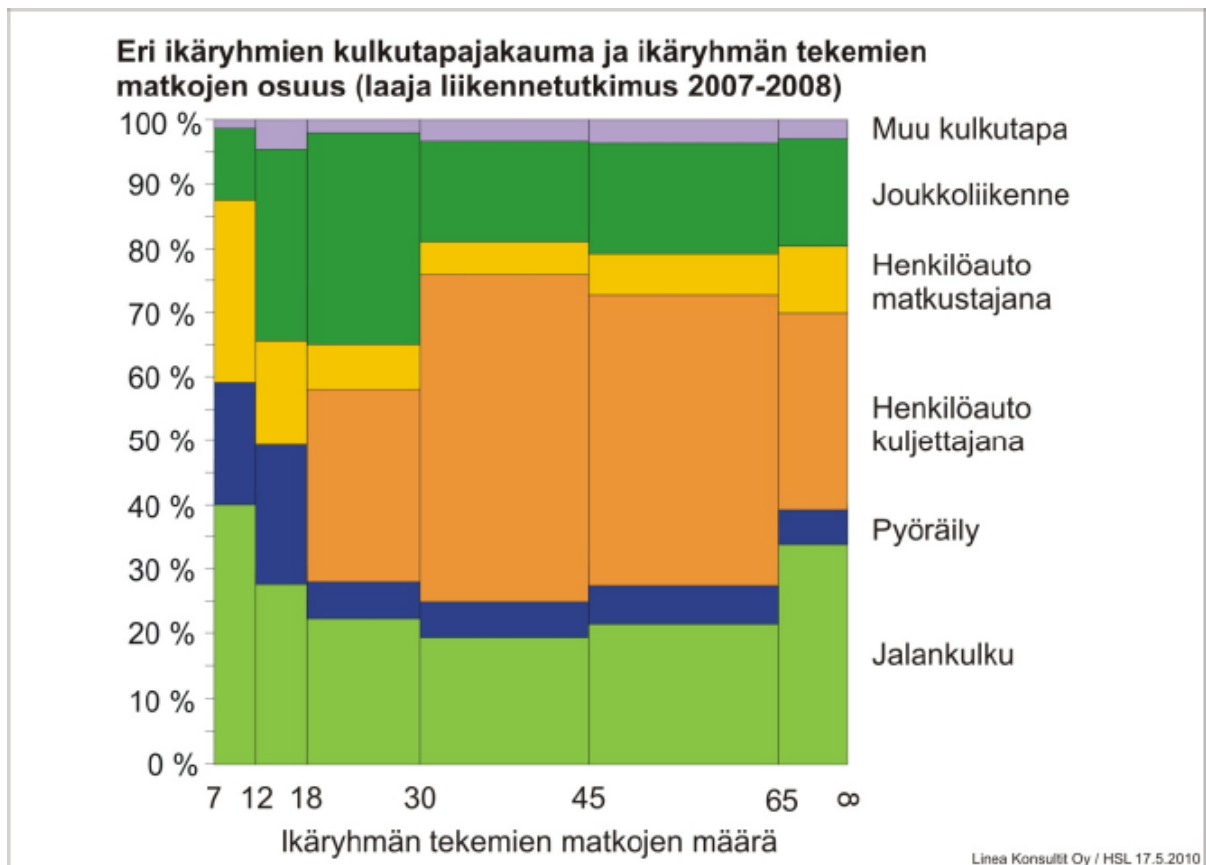
*Taulukko 2. Kulikutapamuotojen jakautumia yli 250 tuhannen, mutta alle miljoonan asukkaan kaupungeissa. [http://en.wikipedia.org/wiki/Modal\\_share](http://en.wikipedia.org/wiki/Modal_share)*

Otettaessa huomioon myös pienemmät kaupungit edukseen Suomesta erottuvat Kuopio, jossa 2011 vuoden tutkimuksessa 35,6 % työmatkoista on tehty polkupyörällä, sekä Oulu, jossa 2011 vuoden osuus oli 24 %. Myös Lahti 14 % on Helsingin edellä työmatkapyöräilyn osuudessa.

Aika-akselilla voimme tarkastella esimerkiksi Helsingin kehitystä pyöräilyn osuudessa. EPOMMin palvelussa on datapisteet Helsingille vuosilta 2010, 2012 ja 2013. Pyöräilyn osuudesta ei voida päätellä vielä trendiä, vaikka osuus onkin kasvanut vuoden 2010 9 prosentista 11 prosenttiin vuosille 2012 ja 2013.

Kulikutapamuotojen suosio on myös jakautunut eri ikäryhmissä eri tavoilla. Helsingin työssäkäyntialueella tehdyn tutkimuksen perusteella pyöräily on suosituinta 7–11-vuotiaiden ja varsinkin 13–17-vuotiaiden eli itsenäisesti liikkuvien mutta ajokortittomien ryhmissä. Siirryttäessä ajokortti-ikäisiin, eli 18–29-vuotiaisiin, pyöräilyn sekä jalankulun suosio romahtaa. Jalankulku saavuttaa hieman takaisin suosiota eläkeikään siirryttäessä, mutta pyöräily pysyy samalla alhaisella tasolla koko aikuiselämän. (HLJ 2001, 23.)

Alla olevassa kuvassa pystyakselilla on eri kulikutapamuotojen suhteellinen osuus ikäryhmässä, vaaka-akselilla eri ikäryhmät. Ikäryhmän leveys kertoo ryhmän tekemien matkojen määrään suhteessa muihin ryhmiin. Voimme huomata, että suurimmissa ryhmissä 30–45-vuotiaat ja 45–65-vuotiaat henkilöautoilu on selvästi suosituinta. (HLJ 2001, 23.)



Kuva 2. Kulkutapamuotojen jakaumat ikäryhmittäin Helsingissä. (HLJ 2001, 23.)

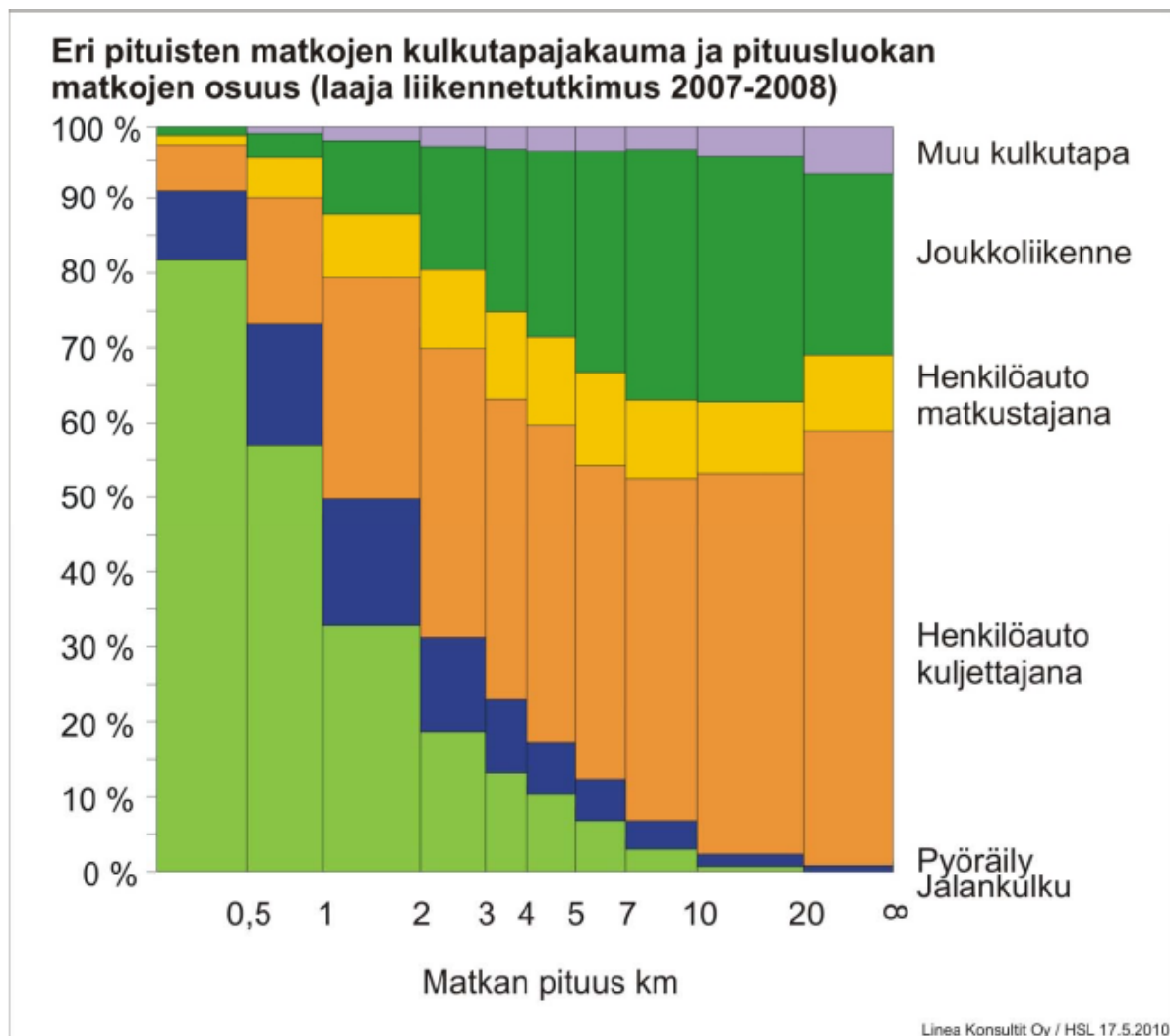
Helsingin kaupungin Kaupunkisuunnitteluvirasto on julkaisussaan ”Pyöräilyn hyödyt ja kustannukset Helsingissä” asettanut tavoitteekseen nostaa pyöräilyn kulkutapamuodon osuus 20 prosenttiin vuoteen 2020 mennessä sekä puolittaa kuolemaan johtaneiden pyöräilyonnettomuuksien määrää.

Keinoja, joilla Helsingin kaupunki pyrkii saavuttamaan nämä tavoitteet, ovat uusien alueiden suunnittelussa edellytysten luominen pyöräilylle, pyöräkaistojen lisääminen, pyörätieverkon tihentäminen, uuden kaupunkipyöräjärjestelmän toteuttaminen ja pyöräilyn markkinoinnin lisääminen.

Kaupunkisuunnitteluvirasto on arvioinut, että pyöräilyn kehittämisohjelma, jonka kustannukset ovat 20 miljoonaa euroa vuodessa vuoteen 2025 asti, saavutetaan nykyarvossa mitattuna 888 miljoonan euron hyödyt verrattuna 114 miljoonan euron nykyarvoisilla investoinneilla. Hyöty-kustannussuhteeksi tulisi 7,8, joka on moninkertainen tavanomaisiin tiehankkeisiin verrattuna. Hyödyt koostuvat pääosin terveyshyödyistä sekä aikasäästöistä,

jotka johtuvat pyöräilyn nopeutumisesta. Suurimmat kustannusten aiheuttajat ovat onnettomuuskustannukset ja investointikustannukset.

Pyöräilyn yleisyyttä kulkutapamuotona voi tarkastella myös suhteessa kuljettuun matkaan. Pyöräilyn mahdollisuudet kulkutapamuodon suosion kasvattamiseen jatkuvat noin 10 kilometrin matkaan asti, mutta sitä pitemmillä matkoilla pyöräily on hyvin marginaalista, vaikka olosuhteet ja infrastruktuuri olisivat ihanteellisia. Erittäin suuri osuus henkilöautolla kuljettuja matkoja välillä 1–10 kilometriä kuitenkin näyttää lupaavalta maaperältä pyöräilyn suosion kasvattamiseen. (HLJ 2001, 24.)



Kuva 3. Kulkutapamuotojen jakaumat matkan pituuden perusteella Helsingissä (HLJ 2001, 24.)

## 4 Syyt vaihtelulle

Työmatkapyöräilyn puolesta puhuu moni asia niin yksilön kuin yhteiskunnankin kannalta. Vaikka monilla olisi mahdollisuus kulkea työmatkansa pyörällä, suurin osa silti päätyy johonkin muuhun vaihtoehtoon. Tässä katsauksessa käydään läpi syitä, jotka edistävät tai estävät työmatkapyöräilyä.

### 4.1 Infrastrukturi

Kuten muissakin kulkutavan päätöstä koskevissa tutkimuksissa, infrastruktuurin on havaittu vaikuttavan myös pyöräilyn suosioon. Lyhyemmät etäisyydet, pyöräilyä tukevat funktiot ja hyvät säilytystilat edistävät työmatkapyöräilyä. Tiheämpi pyöräilyverkosto ja ympäristön yleinen tiheys näyttää myös vaikuttavan positiivisesti työmatkapyöräilyn määrään, mutta syy-seuraussuhde on hieman epäselvä. Parempi verkosto voi lisätä pyöräilyä, mutta usein myös alueilla, joissa pyöräillään paljon, kiinnitetään enemmän huomiota pyöräilyverkkoon.

Tutkimusta on tehty paljon siitä, miten pyöräilijät kokevat pyöräilyinfrastruktuurin merkityksen, ja infrastruktuurin onkin havaittu olevan subjektiivisesti tärkeä asia pyöräilijöille. Olisi kuitenkin hyödyllistä, että lisätutkimusta tehtäisiin konkreettisista vaikutuksista yksilöiden työmatkapyöräilypäätöksiin ja -frekvenssiin. Asenteet ja subjektiiviset kokemukset ovat tärkeitä, mutta jotta työmatkapyöräilystä saavutettaisiin hyötyä yksilöille ja yhteisöille, asenteiden ja kokemusten pitää johtaa konkreettiseen työmatkapyöräilyyn.

Etäisyys on suuri vaikuttava tekijä päätöksentekoon eri kulkutapojen välillä. Suurempi etäisyys tarkoittaa suurempaa ajantarvetta ja vaivan lisääntymistä. Suurempi etäisyys kodin ja työpaikan välillä johtaa pyöräilyn kulkutavan selvään vähentymiseen (Cervero 1996; Dickinson et al. 2003; Timperio et al. 2006; Parkin et al. 2008). Henkilöt, jotka eivät identifioi itseänsä pyöräilijöiksi, mainitsevat useimmiten pitkän välimatkan syyksi siihen, miksi he eivät pyöräile töihin. 27 % ei-pyöräilijöistä mainitsee pitkän välimatkan syyksi siihen, miksi he valitsevat muun kulkutavan työmatkoilleen, kun verrattuna vain 3 % pyöräilevistä henkilöistä perustelee satunnaisen muun kuin pyöräilyn kulkutapamuodon valintaansa pitkällä välimatkalla (Dickinson et al 2003; Stinson ja Bhat 2004).

Suurin osa työmatkojen kulkutapamuotojen suosiota käsittelevistä tutkimuksista on ottanut etäisyyden vaikutuksen huomioon. Monissa tutkimuksessa kyselyihin vastaajat on jopa



valikoitu välimatkan perusteella. Työmatkapyöräilijät tapaavatkin asua lähempänä työpaikkojansa kuin työmatkansa muilla tavoilla kulkevat (Cervero 1996). On myös otettava huomioon, että verrattuna muihin kulkutapoihin työmatkapyöräilyssä vaadittavan ajan lisäksi myös aiheutuva fyysinen rasitus lisääntyy suhteessa työmatkan pituuteen, mikä johtaa siihen, että työmatkan pituudella on suhteessa paljon suurempi vaikutus pyöräilyn kulkutapamuodon suosioon verrattuna esimerkiksi julkiseen liikenteeseen ja henkilöautoiluun (van Wee et al. 2006).

Tutkimuksissa on myös tullut ilmi, että on maksimaalinen työmatkan pituus, jonka ylittävillä matkoilla työmatkapyöräily ei ole enää hyväksyttävä vaihtoehto suurimmalle osalle väestöstä. Tämän etäisyyden on havaittu olevan 11.6 km miehille ja 6.6 km naisille (McDonald ja Burns 2001).

Alankomaissa tehdyissä tutkimuksissa esimerkiksi Martens (2004) ja Rietvald ja Daniel (2004) ovat havainneet, että pienissä ja keskisuurissa kaupungeissa pyöräilyn kulkutapamuoto on suositumpaa kuin suurissa kaupungeissa. Looginen selitys tälle on, että pienemmässä kaupungissa etäisyydet ovat luonnollisesti lyhyempiä.

Tieverkoston rakenteella on myös suuri merkitys pyöräilyyn. Southworthin (2005) mukaan tiheämpi tieverkosto suosii pyöräilyä. Mitä tiheämpi verkosto on sitä pienempi ero kuljetulla matkalla on linnuntietä mitattuun välimatkaan. Tiheimmän verkoston lisäksi myös palveluiden läheisyys lisää pyöräilyn suosiota. Ruokakauppojen, toimistojen, ravintoloiden ja sairaaloiden läheisyys vaikuttavat positiivisesti pyöräilyn kulkutapamuodon suosioon (Cervero 1996).

Pyöräilyinfrastruktuuria voi rakentaa monella tavalla ja tutkimusten mukaan erilaisilla pyöräilyväylillä on merkitystä. Potentiaaliset pyöräilijät suosivat pyöräteitä leveisiin tienreunoihin verrattuna (Taylor ja Mahmassani 1996) ja kokemattomille pyöräilijöille sekä naisille ja lapsille pyörätieinfrastruktuurilla on suurempi merkitys (Stinson ja Bhat 2003). Kokeneet pyöräilijät eivät tee suurta eroa esimerkiksi leveän tienreunan ja pyöräkaistojen välillä (Taylor ja Mahmassani 1996).

Pyöräilyinfrastruktuuri on erittäin pitkälti kytköksissä turvallisuuden kanssa ja turvallisuutta voidaan argumentoida olevan kahta erilaista, objektiivista ja subjektiivista. Objektiivinen turvallisuus on suoraan mitattavissa onnettomuustilastoissa, mittayksikkönä käytetään

esimerkiksi pyöräilyonnettomuuksia per miljoona asukasta. Subjektiiivinen turvallisuus sen sijaan tarkoittaa sitä, miten henkilöt itse kokevat olevansa turvassa pyöräillessään, ja on mitattavissa vain kyselytutkimuksin. Objektiivinen ja subjektiiivinen turvallisuus voivat joko kulkea käsi kädessä tai ne voivat erota toisistaan. Klobucar ja Fricker (2007) tulivat tutkimuksessaan tulokseen, että pyöräilyinfrastruktuurin vaikutus objektiiviseen turvallisuuteen on epäselvä, mutta subjektiiivinen turvallisuus koetaan suuremmaksi silloin, kun pyöräilylle tarkoitettu infrastruktuuri on olemassa. Pyöräilyn kulkutapamuodon suosion kannalta subjektiiivinen turvallisuus on jopa tärkeämpää kuin objektiivinen, sillä turvallisuudentunteen puuttuminen saa potentiaaliset pyöräilijät hylkäämään ajatuksen esimerkiksi työmatkan pyöräilystä.

Pyöräilyverkoston jatkuvuudella on myös vaikutus pyöräilyn suosioon. Korostunein vaikutus on työmatka- ja muussa hyötypyöräilyssä verrattuna harrastuspyöräilyyn. Työmatkalainen ei pysty valitsemaan määränpäättään toisin kuin huvikseen pyöräilevä. Verkoston jatkuvuus on myös tärkeämpää kokemattomalle pyöräilijälle kuin kokeneelle (Stinson ja Bhat 2005).

Työpaikan fasiliteeteilta työmatkapyöräilijä arvostaa tutkimusten mukaan turvallista pyörän säilöntää, korostuneesti miesten, nuorempien työmatkapyöräilijöiden ja kalliimpien polkupyörien ollessa kyseessä. Suihkut ja pukeutumistilat edistävät myös työmatkapyöräilyä (Hunt ja Abraham 2007).

## **4.2 Ulkoiset olosuhteet**

Toisin kuin autolla ajaessa pyöräilijä on elementtien armoilla. Täten ulkoiset seikat, kuten märkisyys, vuodenajat, ilmasto ja sää vaikuttavat työmatkapyöräilyyn. Märkisyyden on havaittu vaikuttavan negatiivisesti pyöräilypäättökseen, mutta toisaalta kokeneet pyöräilijät ja työmatkapyöräilijät, jotka haluavat samalla kohentaa kuntoaan, arvostavat märkien tuomaa lisähaastetta.

Mäkisen maaston on havaittu vaikuttavan negatiivisesti pyöräilyn suosioon monessa tutkimuksessa, esimerkiksi Rietveldin ja Danielin (2004) toimesta. Moudon et al. (2005) sen sijaan tuli tutkimuksessaan tulokseen, että märkisyydellä ei ole pyöräilyyn yleisesti vaikutusta. Hänen otanta oli kuitenkin pyöräilijät yleisesti ottaen ja sisälsi suurimmaksi osaksi harrastepyöräilijöitä, jotka usein jopa suosivat vaihtelevia maastonmuotoja. Stinson ja Bhat (2005) tekevät erotuksen kokeneiden ja kokemattomien pyöräilijöiden välille, joista ensin mainitut suosivat märkisempää ja jälkimmäiset tasaisempaa maastoa.

Miellyttävällä tavalla rakennetun ympäristön vaikutusta on myös tutkittu. Esimerkiksi Southworth (2005) mainitsee sen tärkeyden ja Pikora et al. (2003) vahvistavat, että miellyttävällä ympäristöllä on pyöräilyä ja kävelyä edistävä vaikutus. Statistisesti tätä ei ole saatu kuitenkaan vahvistettua, vaan esimerkiksi Moudon et al. (2005) havaitsivat, että puiston läheisyydellä ei ole todistettavaa vaikutusta pyöräilyn kulkutapamuodon suosioon. Yhteinen johtopäätös on, että henkilökohtaiset muuttujat ovat tärkeämpiä pyöräilyaktiivisuuden kannalta kuin ympäristöön liittyvät.

Vuodenaikojen ja ilmaston vaikutusta pyöräilyn suosioon on myös tutkittu ja kaikki ovat tulleet samaan johtopäätökseen, että talvella pyöräily on vähemmän suosittua kuin kesällä. Seuduilla, joissa talvella lämpötila laskee alemmaksi, on pyöräilyn havaittu vähentyvän enemmän kuin leudommassa ilmastossa (Stinson ja Bhat 2004). Ruotsalaisen tutkimuksen mukaan ei vain pelkästään pyöräilykertojen määrä laske talvella, vaan myös pyöräilymatkat kesän 20 kilometrin maksimista talven 10 kilometrin pisimpään hyväksytyyn matkaan (Bergström ja Magnussen 2003). On myös otettava huomioon, että vain sää ei muutu vuodenaikojen mukaan, vaan myös valoisan ajan kesto päivisin. Samassa ruotsalaistutkimuksessa kävi ilmi, että naisille päivänvalolla oli miehiä suurempi merkitys.

Säällä on myös suuri vaikutus. Sade tai jopa sateen uhka, alhainen lämpötila ja pimeys ovat kaikki seikkoja, jotka kaikki johtavat vähäisempiin pyöräilymääriin. On kuitenkin todettava, että työmatkapyöräilijät ryhmänä ovat vähemmän alttiita antamaan näiden seikkojen vaikuttaa heidän päätökseensä pyöräillä töihin kyseisenä päivänä. Tämän oletetaan johtuvat siitä, että tehtyään päätöksen kulkea töihin pyörällä, työmatkapyöräilijällä ei ole muuta vaihtoehtoa kulkea töihin. Hän ei välttämättä omista autoa tai julkisen liikenteen kuukausikorttia.

Toisin kuin ilmasto, sää vaihtelee päivästä päivään ja vaikuttaa pyöräilijöiden päätökseen joko kulkea pyörällä tai muilla kulkuneuvoilla. Vaikkakin sateella ja jopa sateen uhkalla on havaittu monessa tutkimuksessa olevan negatiivinen vaikutus pyöräilyaktiivisuuteen (Nankervis 1999, Brandenburg et al. 2004) on myös tutkimuksia, joiden mukaan sateen merkitys pyöräilyn määriin on merkityksetön (Cervero ja Duncan 2003). Kyseissä tutkimuksissa sateen määritelmänä käytettiin kyseessä olevan päivän toteutunutta sademäärä, mutta sadetta voidaan mitata monilla eri tavoilla ja tämän voidaan olettaa sotkevan eri tutkimusten vertailukelpoisuutta. Sateen määritelmiä tutkimuksissa ovat esimerkiksi

sadepäivien määrä vuodessa, päivän keskimääräinen sademäärä, sateen mahdollisuus ja niin edelleen.

Lämpötilalla on myös vaikutus pyöräilyaktiivisuuteen, sillä korkeampi lämpötila tarkoittaa korkeampaa pyöräilyn kulkutapamuodon suosiota. Työmatkapyöräilijät ryhmänä ovat vähiten alttiita antamaan lämpötilan vaikuttaa heidän pyöräilypäätökseensä (Bergström ja Magnussen 2003). Selitykseksi tälle voidaan esittää, että työmatkapyöräilijät ovat sitoutuneita päätökseensä kulkea töihin polkupyörällä, eikä heillä ole välttämättä muuta vaihtoehtoa.

### **4.3 Sosioekonomiset tekijät**

Lähes kaikissa tutkimuksissa on miesten havaittu pyöräilevän enemmän kuin naisten (Stinson ja Bhat 2005), eikä tämä johdu lyhyemmästä välimatkasta työpaikalle, koska naisten työmatka on keskiarvoisesti lyhempi kuin miesten (Dickinson et al. 2003). Joissain tutkimuksissa on kuitenkin todettu, että aktiivisen työväestön ollessa kyseessä naiset pyöräilevät enemmän kuin miehet, ja maissa, joissa pyöräily on erittäin yleisestä kuten esimerkiksi Hollannissa ja Belgiassa, naiset pyöräilevät jopa miehiä enemmän (Garrad et al. 2008).

Pyöräilyn ja iän välillä ei ole selvää yhteyttä, vaikkakin monet henkilöt ilmoittavat kyselyissä syyn pyöräilemättömyyteensä olevan korkea ikä ja sen mukana tuomat haasteet (Lohmann ja Rölle 2005).

Pyöräilyn ja tulotason välillä oleva yhteys on vielä epäselvempi. Vaikka keskimääräisesti korkeatuloisten on havaittu pyöräilevän vähemmän, myös vastavuoroisesti matalan tulotason ja vähäisen työmatkapyöräilyn välillä on yhteys. Matala tulotaso ja matalan tulotason asuinalueet saattavat haitata pyöräilyä rikollisuuden, turvallisen polkupyörän säilytyksen puutteen ja imagokysymysten kautta. (Parkin et al. 2008.)

Yleisesti ottaen tulotason ja työmatkapyöräilyn välillä on saatu niin ristiriitaisia tutkimustuloksia, että mitään johtopäätöksiä kausaliteetista ei voida tehdä. Mahdolliset vaikutukset saattavat kumota toisiansa. Korkean tulotason ryhmät ovat yleisesti ottaen aktiivisempia huolehtimaan terveydestään ja heillä on varaa ostaa kallis polkupyörä, jolla on miellyttävä pyöräillä (Pucher ja Buehler 2008). Toisaalta korkea tulotaso johtaa usein myös auton omistamiseen, ja auton omistamisella on tutkimuksissa havaittu olevan negatiivinen vaikutus työmatkapyöräilyyn (Cervero 1996).

Työsuhdestatuksella on myös vaikutus pyöräilyn yleisyyteen. Yleisesti ottaen osa-aikaiset työntekijät pyöräilevät enemmän töihin, osittain ehkä siksi, että he tapaavat asua lähempänä työpaikkaansa (Boumans ja Harms 2004). Lapsettomat, opiskelijat ja tilapäisesti työttömät ovat myös aktiivisempia pyöräilijöitä kuin väestö keskimäärin. Korkea sosiaalinen status ja pienet lapset perheessä vähentävät työmatkapyöräilyä (Moudon et al. 2005).

#### **4.4 Asenteet ja tavat**

Asenteilla ja tavoilla on havaittu olevan suuri merkitys pyöräilyaktiivisuuteen. Pyöräilymyönteisempi asenne johtaa suurempaan todennäköisyyteen pyöräillä. Asenteiden tärkeys toisaalta johtaa siihen, että henkilöt eivät aina rationaalisesti punnitse kaikkia vaihtoehtoja esimerkiksi työmatkansa taittamiseen kaikista eri näkökulmista. Jos henkilö on tottunut käyttämään jotain tiettyä kulkutapaa, hän ei todennäköisesti ole halukas kokeilemaan vaihtoehtoisia tapoja.

Tuloksena tästä jotkut kulkutavat, kuten työmatkapyöräily, eivät ikinä pääse edes vakavan harkinnan alle. On kuitenkin jäänyt tutkimuksissa epäselväksi, johtuuko pyöräily tai pyöräilemättömyys henkilön asenteista vai ovatko asenteet seurausta siitä pyöräileekö henkilö vai ei.

Asenne voidaan määritellä yksilön odotuksina kaikista niistä lopputulemistä mitä aktiviteetista seuraa ja hänen henkilökohtaisista arvoistaan näitä tulemia kohtaan (Heinen, van Wee ja Maat, 2010). Ihmisten asenteet ovat yleisesti ottaen positiivisempia autoilua kohtaan kuin pyöräilyä (Dill ja Voros 2007). Lisäksi samassa havaittiin vähemmän yllättäen, että positiivinen asenne pyöräilyä kohtaan lisää työmatkapyöräilyn todennäköisyyttä. Jos henkilö pitää pyöräilyn positiivisia terveysvaikutuksia tärkeänä, on hän myös todennäköisemmin työmatkapyöräilijä (Stinson ja Bhat 2005).

Sosiaaliset normit viiteryhmässä, jossa henkilö toimii, ovat vahvoja vaikuttimia henkilön todennäköisyydelle pyöräillä. Esimerkiksi Dill ja Voros (2007) tulivat tulokseen, että jos henkilön työkaverit pyöräilevät töihin, on todennäköisempää, että henkilö itsekin on työmatkapyöräilijä. Lisäksi, jos työnantaja tarjoaa taloudellista tukea työmatkapyöräilylle, esimerkiksi tukemalla polkupyörän ostoa, tulkitaan tämä positiiviseksi asenteeksi pyöräilyä kohtaan, mikä johtaa suurempaan työmatkapyöräilyn todennäköisyyteen (de Geus 2007).

Altruistiset ja ekologiset ajattelumallit vaikuttavat myös kulkutapamuodon valintaan. Yksilöt, jotka asettavat suuremman painon ekologisille arvoille, valitsevat todennäköisemmin julkisen liikenteen, pyöräilyn tai kävelyn kulkutavakseen (Hunecke et al. 2001).

Toistuvan toiminnan, kuten työmatkan kulkemisen ollessa kyseessä, on havaittu, että yksilöt eivät ota huomioon kaikkia vaikuttavia tekijöitä päätöstä tehdessään (Bamberg ja Schmidt 2003). Ihmiset itse asiassa tutkivat tekemäänsä valintaa vähemmän silloin, kun se on muodostunut tavaksi (Verplanken et al. 1997). Tavasta poikkeaminen saa yksilöt kyseenalaistamaan valintansa: esimerkiksi Rose ja Marfurt (2007) havaitsivat, että työmatkapyöräilyn kokeileminen voi tehdä henkilöstä työmatkapyöräilijän. Tämä on kannustava huomio erilaisille kampanjoille, jotka yrittävät saada ihmisiä kokeilemaan työmatkapyöräilyä edes kerran, kuten esimerkiksi Autoton päivä Suomessa.

Syitä pyöräilylle tai pyöräilemättömyydelle on etsitty monissa tutkimuksissa. Gatersleben ja Appleton (2007) saivat selville aloittelevia pyöräilijöitä haastatellessaan, että haastateltavat nimesivät pääasiallisiksi syiksi muun muassa liikunnan, hauskuuden ja ulkona olemisen. Haastattelut suoritettiin ennen kuin haastateltavat olivat edes kulkeneet työmatkaansa polkupyörällä kertaakaan. Jälkeenpäin kysyttynä he olivatkin olleet hieman pettyneitä kokemukseen. Kuva työmatkapyöräilystä voi siis myös olla epärealistisen ruusuinen. Toisaalta samat henkilöt olivat alun perin kokeneet työmatkapyöräilyn liikenneturvallisuuden negatiivisesti, mutta kokemus osoitti pelot turhiksi (Gatersleben ja Uzzell 2007).

Monesta eri tutkimuksesta koostetun otannan perusteella syitä sille, miksi henkilö ei pyöräile, ovat: liian vaarallista, liikaa liikennettä, huono sää, liian kiire, päivänvalon puute, epäkätevyys, fyysisen kunnon puute, epämukavuus, ajanpuute, väsymys, liian vaivalloista, henkilökohtaiset ristiriidat pyöräilyn kanssa ja matkojen ketjuttamisen ongelmat (Noland ja Kunreuther 1995; Dickinson et al. 2003; Stinson ja Bhat 2004; Gatersleben ja Appleton 2007; Gatersleben ja Uzzell 2007; Wardman et al. 2007).

Huomattavaa on, että jotkin syyt on lueteltu sekä pyöräilyä suosiviksi ja estäviksi. Esimerkiksi kätevyys (eng. convenience) on molemmilla listoilla. Tämän voi olettaa johtuvan joko siitä, että kätevyys määritelmä on häilyvä, tai sitten siitä, että pyöräilijät ja ei-pyöräilijät käsittävät kätevyys eri tavoilla.

#### **4.5 Kustannukset, käytetty aika, vaiva ja turvallisuus**

Työmatkan kustannukset, siihen käytetty aika, aiheutuva vaiva ja matkanteon turvallisuus ovat kaikki tärkeitä tekijöitä työmatkapyöräilijälle. Kaikki neljä tekijää vaikuttavat tutkimusten perusteella päätökseen siitä, millä tavalla työmatka taitetaan. Kaikkia näitä tekijöitä vertaillaan käytännössä suhteessa muihin mahdollisiin kulkutapoihin: esimerkiksi, jos muut kulkutavat kuin pyöräily kallistuvat merkittävästi, lisää muutos pyöräilyn suosiota.

Tärkeää on huomata, että edellä mainitut tekijät vaikuttavat päätöksiin sillä tavalla, miten niihin subjektiivisesti suhtaudutaan. Hyvä esimerkki tästä on turvallisuus. Monet pyöräilyreitit saattavat olla subjektiivisesti vaarallisina koettuja, jos esimerkiksi tien piennar on kapea ja vieressä kulkevat autot kovalla vauhdilla. Objektiivisesti kyseinen tie ei välttämättä ole tilastojen valossa yhtään sen vaarallisempi kuin muutkaan. Olisikin hyödyllistä tehdä lisätutkimusta, jossa keskitytään sekä subjektiivisesti ja objektiivisesti koettuun turvallisuuteen, kustannuksiin ja niin edelleen. Täten voisi selvittää, mikä aiheuttaa esimerkiksi subjektiivisen turvallisuuden puutteen.

Lohmannin ja Röllen (2005) mukaan turvallisuus on vähemmän tärkeä aspekti korkeatuloisille ja miehille kuin matalatuloisille ja naisille. Pyöräily oli kaikkiiin kyselyyn vastanneiden mielestä vähemmän turvallista kuin kävely, autoilu tai julkinen liikenne. Pyöräily oli vähiten vaarallista pyöräilijöiden mielestä, mutta silti suhteessa vaarallisempaa muihin kulkutapamuotoihin verrattuna.

Pyöräilyn halpuus muihin kulkutapamuotoihin verrattuna mainitaan yhdeksi syyksi pyöräillä työmatka Bergströmin ja Magnussenin (2003) tutkimuksessa. Useissa tutkimuksissa on todettu korrelaatio bensiinin hinnan ja pyöräilyn suosion välillä, esimerkiksi Pucher ja Buehler (2006) löysivät, että yhteyden pyöräilyn suosion, bensiinin hintojen, tulotason ja autonkäytön välillä USAssa ja Kanadassa. Toisaalta Dill ja Carr (2003) tekivät vastaavan tutkimuksen vain USAssa vertaillen eri osavaltioita, mutta eivät löytäneet vastaavaa korrelaatiota.

Eri kulkutapamuotojen kustannukset vaikuttavat muiden kulkutapamuotojen suosioon. Bamberg et al. (2003) havaitsivat, että ilmaisen joukkoliikenteen tarjoaminen vähentää pyöräilyn suosiota. Toisaalta, jos työntekijöille maksettaisiin työmatkapyöräilystä, lisäisi se pyöräilijöiden määrää merkittävästi vaikka summa olisi vähäinen. Iso-Britanniassa tehdyn tutkimuksen mukaan kaksi puntia päiviltä, joina henkilö pyöräilee töihin, riittäisi lähes

tuplaamaan työmatkapyöräilyn määrän. Sen sijaan lainojen tarjoamisella polkupyörän ostoon ei olisi suurta vaikutusta. Vain 7 % vastaajista oli sitä mieltä, että tämä kannustaisi heitä pyöräilemään. (Dickinson et al, 2003.)

## **5 Suomi työmatkapyöräilymaana**

Lähtökohtaisesti monet tekijät puoltavat Suomen asemaa hyvänä maana työmatkapyöräilylle, mutta meillä on myös monia haasteita, joita lämpimämmässä ilmastossa sekä tiheämmin asutuissa maissa ei ole. Suomalainen pyörätieverkosto on laaja, mutta ei yllä sujuvuudessa parhaiden verrokkimaiden tasolle. Monet tekijät kuitenkin kuten naisten korkea työllisyysaste ja kasvussa oleva ekologinen ajattelu ovat kuitenkin tekijöitä, jotka ovat saaneet aikaiseksi muutoksen suomalaisten ajattelussa pyöräilymyönteisempään suuntaan.

### **5.1 Poliitiikka**

Kävely ja pyöräily nousivat Suomessa 1990-luvulla hyväksytyksi osaksi liikennepoliitiikkaa. Vuonna 1992 liikenneministeriö asetti työryhmän laatimaan valtakunnallisen pyöräilyn edistämishjelman, jonka toteutumisen seurannasta päätettiin vuonna 1995. Vuonna 1997 liikenneministeriö asetti työryhmän laatimaan valtakunnallisen kevyen liikenteen kehittämissuunnitelman vuosille 1992 – 2002. Toimenpiteet ja rahoitus eivät kuitenkaan toteutuneet. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010, 14.)

Vuonna 1999 liikenneministeriö asetti kevyen liikenteen johtoryhmän, jonka tehtävä oli pyöräilypoliittisen ohjelman laatiminen. Ohjelman luovutustilaisuudessa syksyllä 2004 liikenne- ja viestintäministeriö totesi Suomen tarvitsevan kansallisen kevyen liikenteen strategialinjauksen. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010, 14.)

Liikenne- ja viestintäministeriön toimintalinjana on 2000-luvulla ollut liittää kävely ja pyöräily kiinteäksi osaksi alueiden liikennejärjestelmäsuunnittelua ja suunnitelmien toteutusta käytännössä. Kaiken kaikkiaan kevyen liikenteen asema on tunnistettu hyvin liikennepoliittisissa linjauksissa, mutta sen asema liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan toiminnan ja talouden suunnittelussa on ollut pienekkö. Vuosille 2010 – 2013 ajoittuvassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa mainitaan kaupunkiseutujen kohdalla yhtenä keskeisenä toimenpiteenä pyöräilyn ja jalankulun ottaminen entistä painokkaammin mukaan liikennejärjestelmätyöhön sekä toimintalinjojen laatiminen kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010, 14.)



Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on tunnistettu ylätasen tavoitteena, mutta strategialinjauksien puuttuessa, kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimet ovat jääneet hajanaisiksi sekä melko vähävaikutteisiksi asetettuihin ilmasto-, ympäristö-, turvallisuus- ja terveystavoitteisiin nähden. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010, 15.)

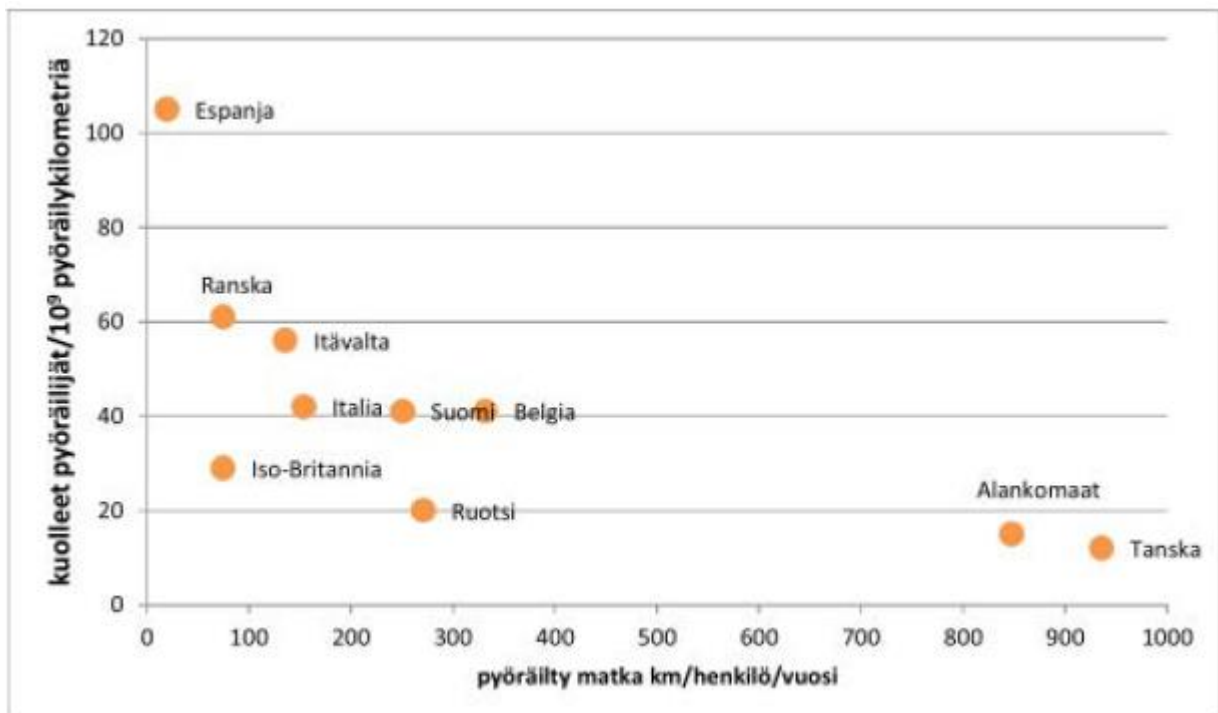
Tähän puutteeseen Liikennevirasto yhdessä ohjausryhmänsä kera on vastannut Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisella toimenpidesuunnitelma 2020:lla. Toimenpidesuunnitelman tavoitteena on tehdä kevyen liikenteen politiikasta keskitettyä ja kokonaisvaltaista (Liikennevirasto 2012, 10). Esittelen toimenpidesuunnitelman sisältöä tarkemmin luvussa 6.2.

## **5.2 Ympäristötekijät**

Suomessa etäisyydet ovat suuria, mutta suuri osa väestöstä kuitenkin asuu kaupungeissa ja kehyskunnissa pyöräilyetäisyydellä työpaikastaan. Toisaalta suomalaiset kaupungit ovat maailman metropoleihin verrattuna kompakteja ja polkupyörällä helposti lähestyttäviä. Pyöräilyn turvallisuus Suomessa on hyvää eurooppalaista keskitasoa, mutta kaukana parhaiden maiden tasosta.

Liikkumisympäristön turvallisuus on tärkeä ympäristötekijä pyöräilyn suosion kasvattamisen kannalta. Pyöräilyliikenteen turvallisuuteen vaikuttavia tekijöitä ovat Liikenneturvan (2013) tekemän selvityksen mukaan pyöräilyinfrastruktuurin laatu, maankäyttö, liikenneverkko, autoliikenteen määrä ja nopeudet, autoilijoiden tietoisuus pyöräilijöistä sekä tienkäyttäjien liikennekäyttäytyminen ja turvallisuutta edistävä valistus (Liikenneturva 2013, 4).

Pyöräilyn turvallisuus Suomessa on samalla tasolla Italian ja Belgian kanssa, mutta selvästi jäljessä Iso-Britanniaa, Ruotsia ja varsinkin Alankomaita ja Tanskaa. Alla olevassa kuvaajassa näkyy selvästi ero pyöräilykilometrien määrässä ja turvallisuudessa Suomen ja parhaiden, mutta toisaalta myös huonoimpien, verrokkimaiden välillä. Suomessa pyöräillyt kilometrit henkilöä kohden vuodessa ovat noin kolmasosa Tanskan kilometreistä ja kuolemanriski nelinkertainen. (Liikenneturva 2013, 11.)



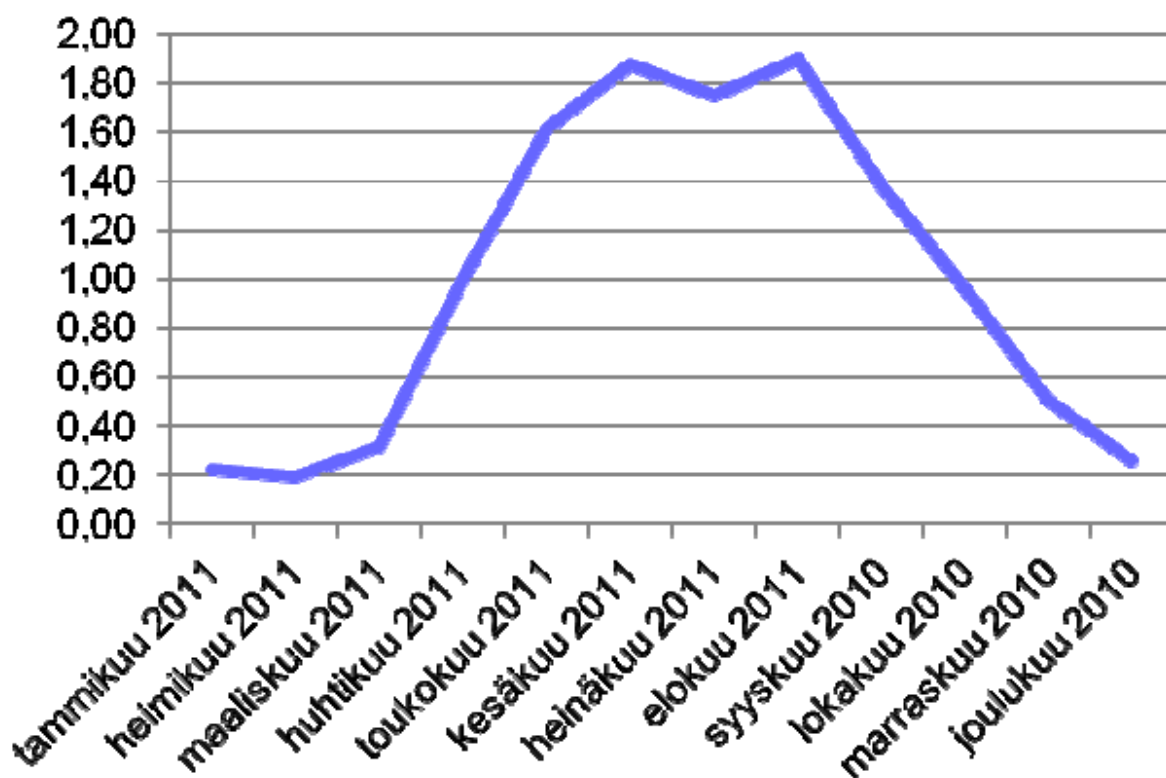
Kuva 4. Liikenneonnettomuudessa kuolleet pyöräilijät per pyöräilykilometrit ja pyöräilykilometrit per henkilö. (Liikenneturva 2013, 11)

Liikenneturva (2013) on raportissaan päätenyt tukemaan maailmalla suosittua pyöräilyn turvallisuuden *Safety in numbers* –hypoteesia, jonka mukaan suuremmassa joukossa liikkuvan on epätodennäköisempää joutua onnettomuuteen kuin yksilön. Samankaltaiset teorial esittävät myös, että kun pyöräilijöiden käytös muuttuu ennustettavammaksi ja tunnetuksi muiden silmissä, vähentää tämä todennäköisyyttä joutua onnettomuuteen. (Liikenneturva 2013, 10.)

On kuitenkin muistettava, että loppujen lopuksi vuosittain liikenteessä kuolleita pyöräilijöitä on verrattain vähän. Vuonna 2010 26, 2011 19 ja vuonna 2012 18 pyöräilijää ovat kuolleet Suomessa liikenneonnettomuuksissa ja heistä yli 50 % yli 65-vuotiaita tai vanhempia (Liikenneturva 2013, 9).

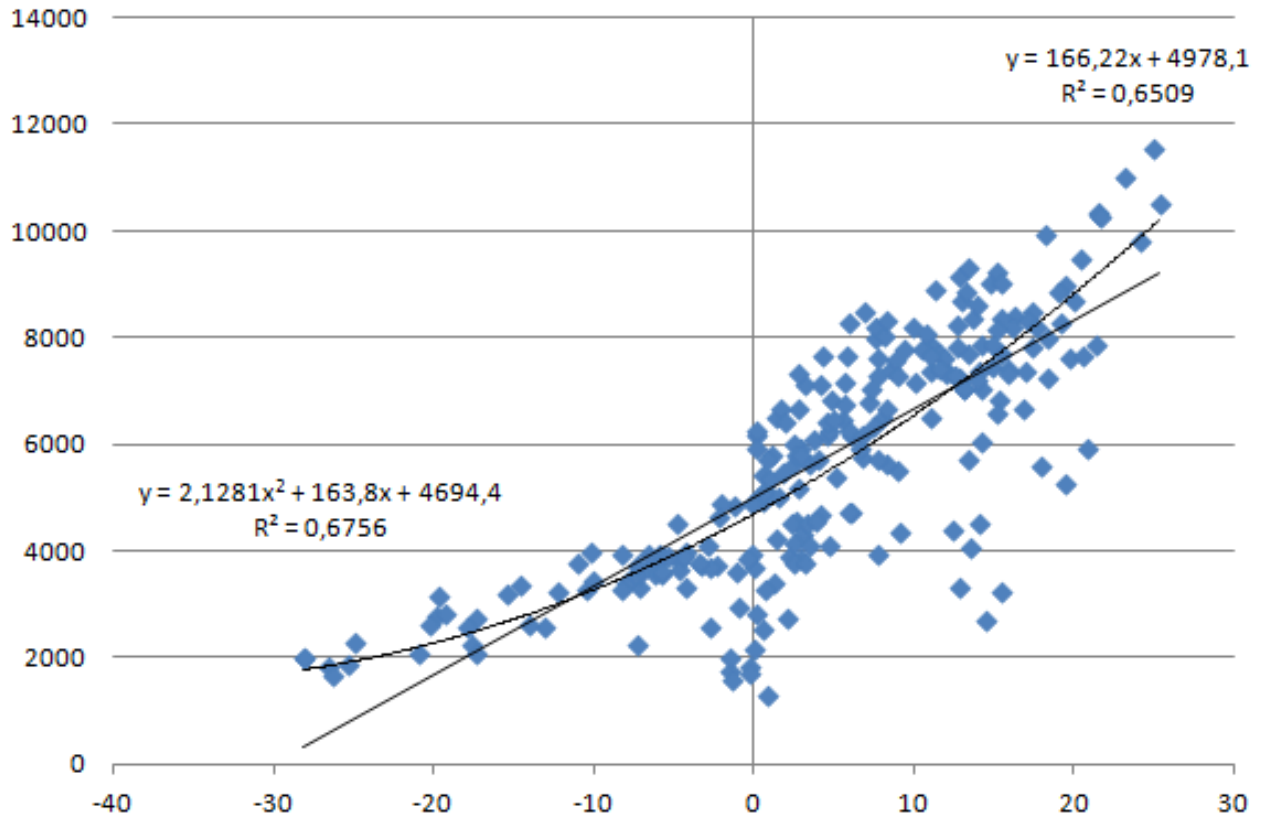
Pyöräilylle tyypillistä ovat suuret kausivaihtelut, joiden voimakkuudessa on kuitenkin suuria alueellisia eroja. Suomen pohjoinen sijainti tarkoittaa sitä, että ilmastomme ei ole kaikista suotuisin työmatkapyöräilylle. Oulussa tehdyssä tutkimuksessa pyöräilyreittien varrelle asennettiin automaattiset laskurit, jotka tallensivat laskurin ohittavien pyöräilijöiden määriä. Alla olevassa kuvaajassa on neljän eri laskurin yhteenlasketut datat, niin että koko vuoden keskiarvo per kuukausi on skaalattu arvoksi yksi. Kesä- ja elokuussa pyöräilijöitä on lähes

kaksinkertainen määrä vuoden keskiarvoon verrattuna, heinäkuu yleisimpänä lomakuukautena jää hieman jälkeen. Talvikuukausina pyöräilijöitä ohitti laskurin vain noin viidesosa vuoden keskiarvosta. Talvi- ja kesäkuukausien ero on siis lähes kymmenkertainen. (Kiiskilä, Karoluoto & Saastamoinen 2013, 5.)



Kuva 5. Pyöräilijöiden suhteelliset määrät vuoden keskiarvoon verrattuna kuukausittain Oulussa 2011. (Kiiskilä, Karoluoto & Saastamoinen 2013, 5.)

Samassa tutkimuksessa oli myös verrattu arkipäivien lämpötilaa ja päivittäistä laskurien havaitsemaa polkupyöräilijöiden määrää. Lämpötilan ja pyöräilijöiden määrän välillä on erittäin vahva korrelaatio. Kun pakkasta oli yli kaksikymmentä astetta, pyöräilijöiden määrä jäi noin kahteen tuhanteen, mutta yli kahdenkymmenen lämpöasteen päivistä jokaisena pyöräilijöitä oli yli kymmenentuhatta. (Kiiskilä, Karoluoto & Saastamoinen 2013, 14.)



Kuva 6. Lämpötilan vaikutus pyöräilijöiden määrään Oulussa 2011. (Kiiskilä, Karoluoto & Saastamoinen 2013, 14.)

On siis päivän selvää, että Suomen ilmastolla on kielteinen vaikutus työmatkapyöräilyyn. On kuitenkin turhan hätiköityä sanoa, että Oulun työmatkapyöräilijöiden määrä talvikuukausina viisinkertaistuisi, jos Pohjois-Suomessa vallitsisi ilmasto, jossa lämpötila olisi jokainen päivä yli 20 lämpöastetta.

### 5.3 Sosioekonomiset tekijät

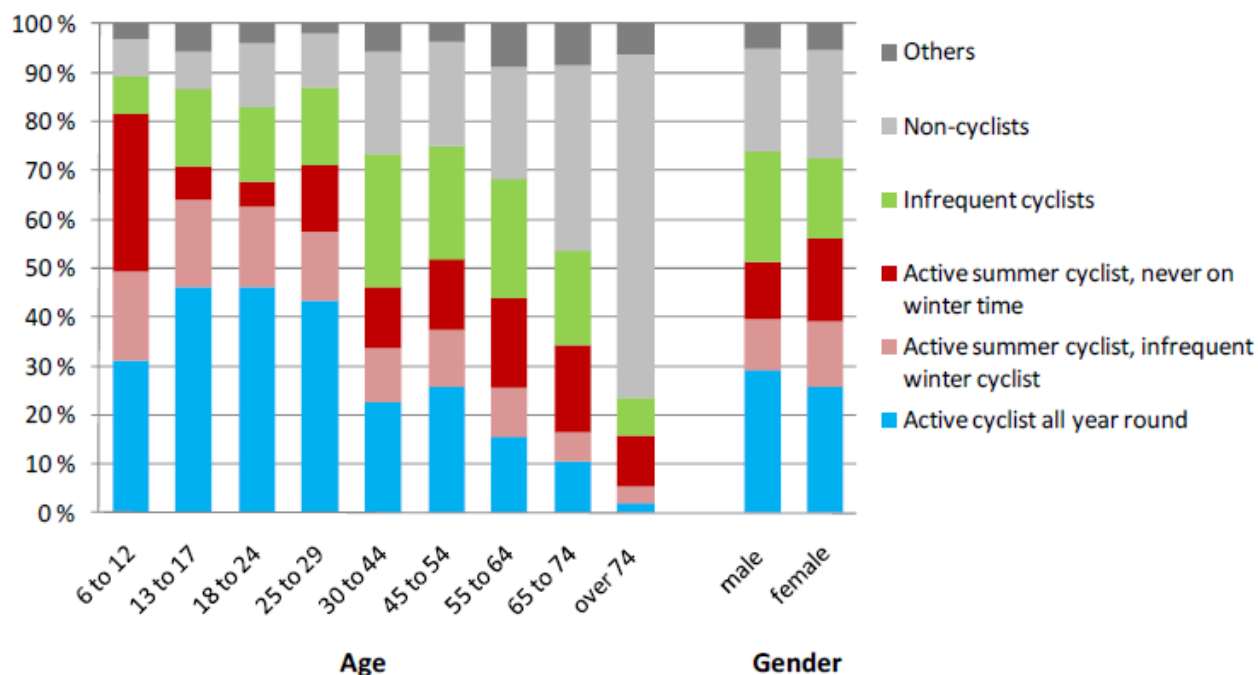
Naisten työllisyysaste on Suomessa kansainvälisesti korkea. Naisten työllisyysaste Suomessa vuonna 2012 oli 68,1 % 15–64-vuotiaista eli lähes yhtä korkea kuin miesten 69,8 %. Naisten korkea työllisyysaste tarkoittaa sitä, että useissa perheissä on kaksi työssäkäyvää aikuista. Tilastokeskuksen tietojen mukaan kahden hengen talouksista noin neljänneksellä on enemmän kuin yksi henkilöauto käytettävissään, kun taas siitä suuremmilla talouksilla on huomattavasti useammin enemmän autoja. Viiden hengen ja siitä suuremmista talouksista yli 65 prosentilla on kaksi tai useampia henkilöautoja käytössään. (Tilastokeskus 2012, web.) On siis kuitenkin olemassa suuri joukko kotitalouksia, joissa molemmilla työssäkäyvillä

vanhemmilla ei ole omaa henkilöautoa. Suurin osa tästä ryhmästä kulkee työmatkansa kuitenkin julkisella liikenteellä, mutta moni valitsee myös työmatkapyöräilyn.

Kotitalouden koko	Auton omistus				
	Vuosi	Ei autoa	Yksi auto	2 autoa	3+ autoa
Yhden hengen talous	2006	55	42	3	0
	2012	46	51	2	1
Kahden hengen talous	2006	15	61	21	3
	2012	12	61	24	3
Kolmen hengen talous	2006	11	44	37	8
	2012	10	43	37	10
Neljän hengen talous	2006	4	43	46	8
	2012	6	41	45	8
Viisi + hengen talous	2006	2	40	42	17
	2012	3	32	46	19
Yhteensä	2006	29	48	19	4
	2012	24	51	20	4

*Taulukko 3. Kotitalouksien omistamien autojen määrät. (Tilastokeskus 2012, [https://tilastokeskus.fi/til/ktutk/2012/ktutk\\_2012\\_2012-11-05\\_tie\\_001\\_fi.html](https://tilastokeskus.fi/til/ktutk/2012/ktutk_2012_2012-11-05_tie_001_fi.html))*

Maailman talvipyöräilypääkaupungiksi itsensä julistaneessa Oulussa (Perälä 2014, 5) on tutkittu myös pyöräilijöiden määrää iän ja sukupuolen mukaan jaoteltuina. Opiskelijoiden suuri suhteellinen määrä yliopistokaupungissa näkyy siten, että pyöräilijöiden määrät eivät romahda ajokortti-ikään tultaessa. Ikäluokat 18–24 vuotta ja 25–29 vuotta ovat itse asiassa yhtä aktiivisia pyöräilijöitä, kuin 13–17 vuoden iässä olevat. Naisissa ja miehissä on myös käytännössä yhtä paljon pyöräilijöitä. (Kiiskilä, Karoluoto & Saastamoinen 2013, 4.)



Kuva 7. Pyöräilyaktiivisuus Oulussa ikäryhmittäin ja sukupuolittain jaoteltuna. (Kiiskilä, Karoluoto & Saastamoinen 2013, 4.)

#### 5.4 Liikennesuunnittelu

Oulussa on tehty paljon määrätietoista pyöräilyinfrastruktuurin kehittämistyötä sitä mukaa, kun kaupungin keskusta on kasvanut, ja tämä näkyy aktiivisten pyöräilijöiden määrässä ympäri vuoden. Jo vuonna 1969 liikennesuunnitelmassa Oulu otti kevyen liikenteen huomioon, ja vuosina 1972 ja 1981 saatiin läpi mittavia kevyen liikenteen kehityshankkeita. Määrätietoiset kehityshankkeet ovat sittemmin jatkuneet aina näihin päiviin asti. (Perälä 2014, 6–7.)

Oulun pyöräilyihmeen menestystekijöitä on ollut useita. Ensinnäkin pyöräilyn ymmärrettiin olevan tasa-arvoinen liikkumismuoto alusta pitäen ja merkittävä työkalu liikenne- ja aluesuunnittelussa. Lisäksi pyöräilyn ja muiden liikkumistapojen välisten ristiriitojen havaittiin olevan mitättömiä. Oulussa oli myös poliittinen tahto ja yksimielisyys pyöräilyn kehittämisestä, ja asukkaat ovat ylpeitä kaupungin pyöräilyverkostosta. Pyöräily on myös saanut oman palansa kaupungin rahoituskakusta vuodesta 1972 alkaen, vaikkakin pyöräilyverkosto on enimmäkseen rahoitettu suurempien infrastruktuurihankkeiden välityksellä. (Perälä 2014, 9.)

## 6 Työmatkapyöräilyä edistävät toimet

Tässä kappaleessa esittelen erilaisia työmatkapyöräilyä edistäviä toimia ja toimijoita. Ensin esittelen lyhyesti EPOMM-verkoston toimintaa, joka yhdistää eurooppalaisia liikkumisen ohjauksen toimijoita yhdeksi verkostoksi.

Tämän jälkeen siirrymme Suomen valtakunnalliselle tasolle, jossa toimijat, kuten Liikennevirasto ja liikenne- ja viestintäministeriö organisoivat valtakunnallisesti kattavia työmatkapyöräilyn edistämisen hankkeita.

Paikallisen tason liikkumisen ohjauksen hankkeita koordinoi keskitetysti Motiva ja sen liikkumisen ohjauksen verkosto Live. Live:n kautta hallinnoidaan myös liikenne- ja viestintäministeriön rahoituksella toimivia paikallisia hankkeita, joista esittelen Turun seudun Työpyöräile!-hankkeen ja Helsingin Polkupyöräilijöiden Hyvä työpaikka pyöräillä –projektin.

### 6.1 European platform of mobility management

Työmatkapyöräilyn kehittäminen voidaan laskea osaksi niin sanottua liikkumisen ohjausta, englanniksi Mobility Management. Euroopan tasolla liikkumisen ohjausta edistävä taho on EPOMM, European Platform of Mobility Management. EPOMM koostuu yhdestätoista eurooppalaisesta jäsenmaasta, joihin myös Suomi kuuluu. Lisätietoa EPOMM:sta saa kirjasta, jonka verkosto on julkaissut nettisivuillaan ja jota minäkin olen käyttänyt lähteenäni: [http://epomm.eu/docs/file/epomm\\_book\\_2013\\_web.pdf](http://epomm.eu/docs/file/epomm_book_2013_web.pdf).

Liikkumisen ohjauksen motiivi on liikkumisen ja liikenteen tapojen muuttaminen kestävämpään suuntaan. Tämä tarkoittaa muun muassa sitä, että yksityisautoilua tulisi vähentää, koska sen aiheuttamat päästöt sekä kustannukset kansantalouksille ovat suuret.

EPOMMin tarkoitus on toimia liikkumisen ohjauksen tietokeskuksena ja levittää käsitettä niin, että siitä tulee yhteiseurooppalainen agenda. EPOMM toimii seuraavilla neljällä tavalla:

1. EPOMM järjestää tiedonvaihtoa politiikantekijöiden, sidosryhmien, asiantuntijoiden ja käytännön toimijoiden välillä. EPOMM on täten tiedonvälitysverkko. Vuosittain EPOMM järjestää liikkumisen ohjauksen konferenssin ja lisäksi lähettää kuukausittaista uutislehtistä.
2. EPOMM on kehittänyt työkaluja liikkumisen ohjauksen seurantaan ja kehittämiseen.

3. EPOMM järjestää toimivien toimintatapojen ja niin sanottujen best practice –tapojen levitystä. Lisäksi EPOMM auttaa liikkumisen ohjauksen koulutusohjelmissa.
4. EPOMM toimii liikkumisen ohjauksen lobbaajana EU-tasolla.

EPOMMin agenda on paljon laajempi kuin pelkästään työmatkapyöräilyn kehittäminen. Siihen kuuluu kaikkia muitakin viisaamman liikkumisen, eli yksityisautoilun välttämisen, tapoja, kuten esimerkiksi autokimpat, julkisen liikenteen tukeminen ja vähemmän päästöjä aiheuttavien autojen suosiminen politiikan tasolla.

Työmatkapyöräilyn edistämisestäkin on kuitenkin myös kannustavia esimerkkejä muista Euroopan maista. Muun muassa Hollannissa Arnhem-Nijmegenin kaupunki antoi 600 euron hyvityksen kaikille sähköpolkupyörän omistajille. 630 työntekijää osti sähköpolkupyörän, heistä aiemmin 65 % käytti autoa työmatkaan ja sähköpyörän hankkimisen jälkeen enää 23 %. Yli puolet sähköpolkupyörän ostajista ei olisi hankkinut pyörää ilman kaupungin tukea. Hollannissa 10 % polkupyörillä tehdyistä matkoista tehdään nykyään sähköpolkupyörällä.

## **6.2 Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020**

Ehkä kattavin Suomessa tehty pyöräilyä ja kävelyä ja siten myös työmatkapyöräilyä kulkutapamuotona edistävä hanke on Liikenneviraston 2012 liikkeellepanema hanke, joka on dokumentoitu nimellä ”Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020” (Liikennevirasto, 2012).

Työtä on ohjannut ohjausryhmä, jonka osanottajaluettelo on kattavuudeltaan vaikuttava. Liikenneviraston lisäksi työssä ovat olleet mukana muun muassa liikenne- ja viestintäministeriö, ympäristöministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, kaikkien suurimpien kaupunkien päättäjiä sekä paikallisten ELY-keskusten edustajia. Toimenpidesuunnitelma on tarkoitukseltaan konkreettinen ja valtakunnallinen ohjenuora, joka on tarkoitus viedä käytäntöön valtion ja kuntien omissa suunnitelmissa, toiminnanohjauksessa ja toteutuksessa. (Liikennevirasto 2012, 6.)

### **6.2.1 Lähtökohdat**

Kävely ja pyöräily ovat historiallisesti olleet merkittäviä kulkutapoja, joiden osuus on kuitenkin voimakkaasti vähentynyt yhteiskunnan autoistumisen myötä. Suomessa kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin edistämistä ja turvallisuuden parantamista on tehty jo pitkään, ja



karkeasti arvioiden Suomessa on tällä hetkellä 16 000 kilometriä kevyen liikenteen väylää. (Liikennevirasto 2012, 8.)

Kävelyyn ja pyöräilyyn panostaminen on kuitenkin vaihdellut paikallisesti merkittävästi, mikä yhdessä toimintaympäristöjen erilaisuudella on johtanut siihen, että paikalliset vaihtelut kävely- ja pyöräilymatkojen osuuksissa kaikista matkoista vaihtelee kunnittain 15–40 % välillä. Karkeasti voidaan sanoa, että osa kunnista ja kaupungeista on tehnyt kävelyn ja pyöräilyn edistystyötä määrätietoisesti ja verkostoituneet keskenään esimerkiksi Pyöräilykuntien verkosto ry:n kautta, mutta osissa kunnista ja kaupungeista kävelyn ja pyöräilyn edistämistyö on vielä alkutaipaleella. (Liikennevirasto 2012, 8.)

Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapojen suosion kasvattamiseksi valtakunnallisille linjauksille on nyt tarve. Vuonna 2001 liikenne- ja viestintäministeriön johdolla tehtyjä ehdotuksia kävely- ja pyöräilypoliittisiksi ohjelmiksi ei hyväksytty virallisiksi toimenpideohjelmiksi eikä niiden toimenpanoa seurattu millään tavalla. Hallituksen liikennepoliittisessa selonteossa vuonna 2008 tarve toimintalinjausten laatimiselle tuotiin taas uudestaan esille. (Liikennevirasto 2012, 8.)

Lähtökohtana toimenpidesuunnitelmalle on liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan ilmastopoliittinen ohjelma 2009–2020, joka asetti tavoitteeksi kevyenliikenteen sekä julkisen liikenteen kehittämisen niin, että lyhyitä henkilöautomatkoja saadaan suunnattua kestävämpiin kulkumuotoihin. Kävelyn ja pyöräilyn osalta tavoitteena on, että vuonna 2020 Suomessa tehdään 20 % enemmän matkoja kävellen tai pyörällä kuin vertailuvuonna 2005. (Liikennevirasto 2012, 8–9.)

Kansainvälisesti vertailtuna suomalainen kävely- ja pyöräilyinfrastruktuuri on määrällisesti hyvällä tasolla, mutta laadussa selvästi jäljessä Euroopan kärkimaita, varsinkin jatkuvuudessa (Vaismaa et al. 2011). Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen vaatii jatkuvuutta ja kokonaisvaltaisuutta ja jatkuvuuden täytyy ulottua sekä vertikaaliseen että horisontaaliseen yhteistyöhön. Vertikaalisella jatkuvuudella tarkoitetaan yhteistyöketjuja valtakunnallisesta seudullisen kautta paikalliseen toimintaan, horisontaalisella yhteistyöllä tarkoitetaan linkkejä hallinnonalojen, järjestöjen ja yksityisen sektorin välillä. (Liikennevirasto 2012, 9.)

Liikenne- ja viestintäministeriön raportissa (2010, 8) on tultu tulokseen, että eri Euroopan maissa kevyen liikenteen strategian laatimista on lähestytty eri tavoin, eikä näitä tapoja voi

laittaa paremmuusjärjestykseen. Eri tavoista voidaan kuitenkin tunnistaa toimivuuden kannalta kriittisiä tekijöitä, joiden perusteella voidaan Suomessa vallitsevaan kävelyn ja pyöräilyn statukseen sekä poliittisen päätöksenteon perinteeseen perustuen valita toimintapa, joka on mahdollisimman tehokas Suomen kontekstissa.

Lyhyesti ilmaistuna kävely- ja pyöräilypolitiikkaa voidaan hahmottaa kahdella akselilla:

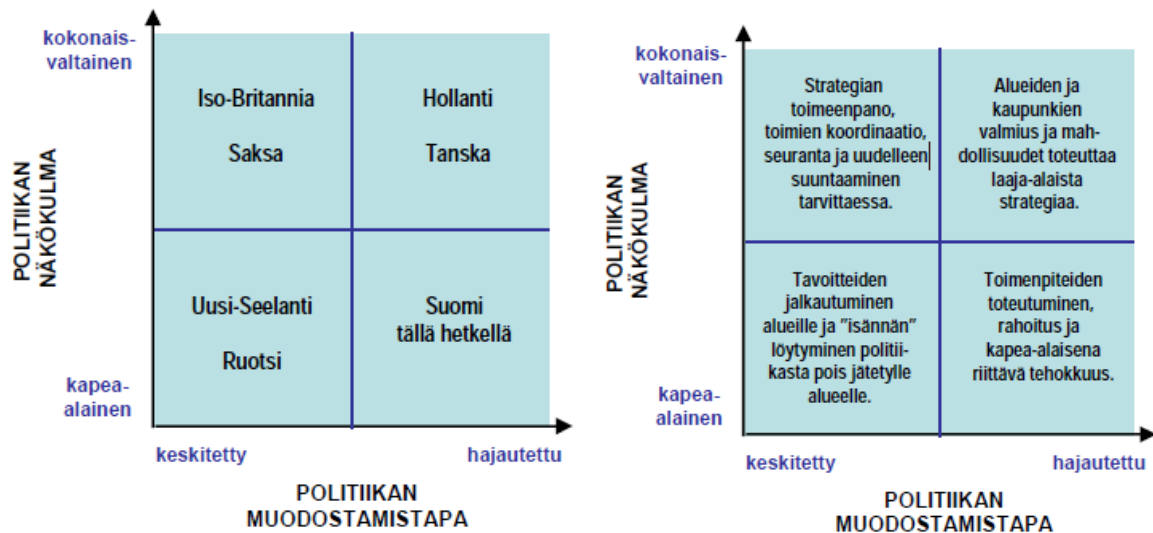
- Onko politiikan muodostamistapa hajautettu vai keskitetty?
- Onko politiikan näkökulma kapea-alainen vai kokonaisvaltainen?

Hajautetulla politiikan muodostamistavalla tarkoitetaan sitä, että päätöksenteko on lähinnä kaupunkien ja seutujen omalla vastuulla, kun taas keskitetyssä tavassa on laadittu myös valtakunnallinen strategia, jota paikalliset toimijat toteuttavat. (Liikennevirasto 2012, 9.)

Kapea-alainen politiikan näkökulma tarkoittaa sitä, että poliittinen päätöksenteko ulottuu ainoastaan kävely- ja pyöräilyinfrastruktuurin kehittämiseen, kun taas laaja-alaisessa päätöksenteossa tehdään markkinointia, palveluja, vaikutetaan maankäyttöön ja otetaan mukaan muitakin julkisen sektorin toimijoita. (Liikennevirasto 2012, 9.)

Näillä kahdella akselilla Euroopan eri maita tutkimalla liikenne- ja viestintäministeriön raportissa (2010, 9) on voitu muodostaa nelikenttä (Kuvat 7 ja 8), joihin eri Euroopan maat sijoittuvat. Suomi sijaitsee tällä hetkellä nelikentän oikeassa alalaidassa, jossa politiikan muodostamistapa on hajautettua ja näkökulma kapea-alaista. Liikenneviraston toimenpidesuunnitelmassa (2012, 10) on tultu tulokseen, että Suomen tulisi pyrkiä liikkumaan kohti laatikkoa, jossa Saksa ja Iso-Britannia tällä hetkellä sijaitsevat. Tämä tarkoittaisi keskitettyä politiikanmuodostamistapaa ja laaja-alaista näkökulmaa. Vaikka Hollannin ja Tanskan politiikanmuodostamistapa onkin hajautettu, ja näitä maita pidetään syystä Euroopan pyöräilymaiden priimusoppilaina, ovat kyseiset maat päätyneet nykyiseen tilanteeseen keskitetyn ja kokonaisvaltaisen lähestymistavan kautta.

Toisessa alla olevista kuvista on eriteltyjä erilaisia kriittisiä tekijöitä, joita kuhunkin neljään lähestymistapaan sisältyy. Kaikille neljälle tavalla yhteisiä kriittisiä tekijöitä ovat riittävät resurssit, vastuiden selkeys, koordinaatio, yhteistyö, toimien jatkuvuus ja niiden seuranta. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010, 9.)



Kuva 8 ja 9. Nelikentät politiikan muodostamistavoista ja näkökulmista eri maista, sekä kriittiset tekijät kussakin nelikentän osassa. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010, 9.)

Liikenneviraston (2012, 10) raportin mukainen toimenpidesuunnitelman tavoite on siirtyä nelikentän oikeasta alakulmasta vasempaan yläkulmaan, missä Iso-Britannia ja Saksa sijaitsevat. Tähän asti Suomessa voidaan katsoa vallinneen hajautettu ja kapea-alainen lähestymistapa, koska valtakunnallisia linjauksia ei ole tehty ja toimenpiteet ovat keskittyneet lähinnä vain infrastruktuurin kehittämiseen. Toimenpidesuunnitelman tavoitteena on ollut luoda valtakunnallinen ja laaja-alainen näkökulma polkupyöräilyn ja kävelyn edistämiseen kulikutapamuotoina.

Edellytykset kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi Suomessa ovat tällä hetkellä hyvät. Liikennejärjestelmää ja maankäyttöä on sekä valtakunnallisella ja paikallisella tasolla siirretty tarkastelemaan kokonaisuutena ja suunnittelun näkökulmaa on laajennettu liikenteen hoitamisesta erityyppisten liikkumisvyöhykkeiden tarkasteluun. (Liikennevirasto 2012, 10.)

### 6.2.2 Mitä tavoitellaan

Liikenneviraston raportin (2012, 12) mukaan toimenpidesuunnitelman toteutumisen mukanaan tuomat hyödyt liittyvät liikennejärjestelmän toimivuuteen, terveyteen, liikenteen ympäristöhaittoihin ja ilmastonmuutokseen, kustannuksiin, tasa-arvoon, turvallisuuteen ja asuin ympäristön laatuun.

Tällä hetkellä kolmannes suomalaisten tekemistä matkoista tehdään jalan ja pyörällä. Viidennekseen kasvu tässä osuudessa vähentäisi automattojen määrää yli kymmenellä

prosentilla, jos siirtyvä osuus tulisi nimenomaan automatkoista. Suurimmissa kaupungeissa näin isolla prosentuaalisella muutoksella on merkittävä vaikutus autoliikenteen ruuhkiin ja koko järjestelmän toimivuuteen. (Liikennevirasto 2012, 12.)

Liikunnan puute on merkittävä kansanterveydellinen ongelma. Suomessa kyselyjen mukaan vain noin puolet työikäisistä liikkuu suositusten mukaisen määrän. Riittämättömän liikunnan on arvioitu lisäävän terveydenhuollon kustannuksia 100–200 miljoonalla eurolla, minkä lisäksi on otettava huomioon vielä välilliset kustannukset huonon fyysisen kunnon aiheuttamien poissaolojen ja työn tuottavuuden laskun kautta. Liikunnan yhdistäminen arkirutiineihin on helpoin tapa liikkua terveyden kannalta riittävästi, koska päivittäinen rutiini tekee liikunnasta säännöllistä, eikä siihen tarvitse varata ylimääräistä aikaa. (Fogelholm, Paronen ja Miettinen, 2007.)

Liikenteen melu, pakokaasupäästöt, pienhiukkasten heikentämä ilmanlaatu, turvattomuus ja ympäristön epäviihtyisyys ovat kaikki autoliikenteen aiheuttamia haittoja, joita pyöräilyn ja kävelyn lisääminen suoraan vähentävät. Ajankohtaiset ilmastotavoitteet koskevat yhtäläisesti kaikkia kuntia ja kaupunkeja. Suuri osa automatkoista on lyhyitä, yli neljännes alle kolme kilometriä ja jopa lähes puolet alle viisi kilometriä pitkiä. Osa näistä matkoista olisi mahdollista korvata pyöräilyllä tai kävelyllä. (Liikennevirasto 2012, 12.) Liikenne- ja viestintäministeriön raportin (2009) mukaan 20 prosentin kasvu pyöräily- ja kävelymatkojen määrässä vähentäisi hiilidioksidipäästöjä 0,12 miljoonalla tonnilla vuodessa, mikäli siirtymä tapahtuisi henkilöautomatkoista.

Kävely on liikkujalle itselleen ilmaista ja pyöräilykin autoiluun verrattuna erittäin halpa tapa liikkua. Kävelyn ja pyöräilyn lisääntyminen tarkoittaa yhteiskunnan kannalta autoliikenteen väylien, pysäköintitilojen ja ympäristöhaittojen vähentyneitä kustannuksia. Samalla kävely ja pyöräily parantavat väestön terveydentilaa ja vähentävät terveydenhuollon kustannuksia. Tulevaisuudessa olettaen energian ja autoilun hinnan jatkaessa kasvuaan autoriippuvuus muodostuu yhteiskunnalle merkittävästi kustannukseksi ja mahdollisuus liikkua jalan ja pyörällä sujuvasti muodostuvat merkittäviksi kaupunkialueiden ja kansakuntien kilpailutekijöiksi. (Liikennevirasto 2012, 13.)

Palveluiden ja toimintojen saavuttaminen jalan ja pyörällä on tärkeää ihmisten tasa-arvoisten toimintamahdollisuuksien kannalta. Pitkät etäisyydet ja turvattomat reitit lisäävät lasten, nuorten ja ikääntyneiden riippuvuutta autokuljetuksista. Auton omistaminen on lisääntynyt

merkittävästi viime vuosikymmenten aikana Suomessa, mutta silti yli viidesosa täysikäisistä suomalaisista ei omista ajokorttia. Varsinkin naisista vain alle puolella on auto käytettävissään säännöllisesti. Palveluiden keskittyminen on supistanut niitä alueita, joilla on mahdollista tulla toimeen ilman henkilöautoa. (Liikennevirasto 2012, 13.)

Turvallisemmat jalankulku- ja pyöräilyolosuhteet vähentävät onnettomuuksien määrää, sekä liukastumis- ja kaatumistapaturmia. Pyöräilymäärien kasvun on todettu pohjoismaisissa selvityksissä ja eurooppalaisissa kaupungeissa todistetun kehityksen myötä vähentävän pyöräilijöiden ja autoilijoiden välisten onnettomuuksien todennäköisyyttä. (Liikennevirasto 2012, 13.) Suurempi määrä pyöriä liikenteessä opettaa autoilijoita ottamaan pyöräilijät huomioon ja antamaan heille tasa-arvoisen aseman liikenteessä.

Hyvä ja laadukas asuinympäristö on osa kuntien asukkailleen tarjoamaa palvelutasoa ja merkittävä vaikutin asukkaiden hyvinvointiin. Viihtyisässä ympäristössä asukkaat haluavat liikkua ja kuljetut matkat tuntuvat lyhyemmiltä. Asuinympäristön kevyen liikenteen väylät ovat suosittua liikunta- ja harrastuspaikkoja, ja mitä enemmän asukkaat liikkuvat sitä enemmän he kiinnittävät huomiota asuinympäristönsä viihtyvyyteen. (Liikennevirasto 2012, 13.)

Liikenneviraston konkreettisten tavoitteiden visiona vuodelle 2020 on ”kävelyn ja pyöräilyn aika”. Sanasta sanaan lainattuna visio on avattu seuraavasti:

*”Tulevaisuuden Suomessa jalan ja pyörällä liikkuminen on yleistä ja arvostettua. Kävely ja pyöräily ovat lisääntyneet kaikissa liikkujaryhmissä niin kaupungeissa kuin maaseudullakin. Moottoriliikenteen kasvu on taittunut ja kävelyn ja pyöräilyn edistämisen tavoitteet on saavutettu.*

*Yhdyskunnat on suunniteltu ja rakennettu siten, että arjen lähipalvelut ovat kohtuullisesti saavutettavissa kävellen. Myös kouluun, töihin tai joukkoliikennepysäkeille voi kulkea jalan tai pyöräillen. Liikkumisympäristö on viihtyisä, turvallinen ja tarjoaa monenlaisia elämyksiä ja sosiaalisen kohtaamisen mahdollisuuksia.*

*Liikenteen suunnittelussa kävelyä ja pyöräilyä käsitellään erillisinä liikennemuotoina ja liikenneratkaisuihin ne otetaan huomioon tasavertaisina muiden joukossa. Liikunnan vähyydestä aiheutuvat terveysongelmat ovat vähentyneet, sillä liikunnallisesti aktiivinen*

*elämäntapa on omaksuttu jo lapsena ja sitä jatketaan vielä eläkepäivinä.”* (Liikennevirasto 2012, 14.)

Vision toteutumiseksi Liikennevirasto on listannut seuraavat neljä strategista linjausta (Liikennevirasto 2012, 14-15):

1. 20 % enemmän kävely ja pyöräilymatkoja. Vuoteen 2020 mennessä kävelyn ja pyöräilyn yhteinen kulkutapaosuus nousee 32 prosentista 35–38 prosenttiin ja henkilöautomatkojen määrä vastaavasti vähenee. Tämä tarkoittaisi, että 2020 tehtäisiin 300 miljoonaa enemmän kävely- ja pyöräilymatkoja kuin vuonna 2005.
2. Lisää arvostusta ja motivointia. Pyöräilyn ja kävelyn arvostusta on tavoitteena tuoda käytäntöön sekä yksittäisten ihmisten kulkutapavalinnoissa että yhteiskunnan ohjaavissa toimissa, suunnitelmissa, säännöksissä ja julkisessa rahoituksessa.
3. Lyhyet etäisyydet sekä miellyttävä ja turvallinen liikkumisympäristö. Kävelylle ja pyöräilylle luodaan hyvät edellytykset eheällä infrastruktuurilla, jossa matkat ovat lyhyitä, ne kulkevat houkuttelevassa ympäristössä, jossa liikkuminen on miellyttävää sujuvaa, turvallista ja esteetöntä.
4. Tahtoa ja yhteistyötä, rahoituksen uutta suuntaamista, lainsäädösmuutoksia ja riittävää seuranta. Valtioilta ja kunnilta vaaditaan tahtoa ja vastuunottoa. Näiden tahojen johdonmukainen panostus ja yhteistyö on suunnattava maankäytön suunnitteluun, liikennejärjestelmän kehittämiseen ja liikkumisvalintoja ohjaavien keinojen käyttöön. Kävelyä ja pyöräilyä tulee priorisoida liikennepolitiikassa yhdyskuntien perusliikkumismuotona, rahoitusta tulee suunnata uudella tavalla ja väärään suuntaan ohjaavia toimenpiteitä karsitaan. Kävelyn ja pyöräilyn kasvutavoitteiden toteutumista seurataan säännöllisesti.

### **6.2.3 Toimenpiteet**

Liikenneviraston (2012) raportissa tavoitteeksi asetetun kävelyn ja pyöräilyn määrän merkittävän kasvun toteutumiseksi muutosta vaaditaan kaikissa ikäryhmissä ja kaikenkokoisissa kunnissa. Tämä edellyttää toimenpiteiltä laaja-alaisuutta, kattavuutta ja pitkäjänteisyyttä.

Liikkumistottumuksiin tulee vaikuttaa sekä motivoimalla ja kannustamalla ihmisiä liikkumaan pyörällä ja kävellen että toisaalta taas tarjoamalla siihen paremmat mahdollisuudet liikkumisympäristöön vaikuttamalla. Liikenneviraston (2012, 24) raportissa vaikutuskeinot on

jaoteltu neljään eri kokonaisuuteen, joista ensimmäinen edustaa motivointia ja kolme seuraavaa mahdollistamista:

1. Tärkeät valinnat eli asenteet ja liikkumistottumukset
  - a. Rutiinien ja tottumusten murtaminen
  - b. Palvelut ja teknologia arjen apuna
2. Reitti selvä eli infrastruktuuri ja ympäristö
  - a. Oikeat ratkaisut oikeaan paikkaan
  - b. Jalankulku houkuttelevaksi
  - c. Pyöräily on tehtävä sujuvaksi laatua parantamalla
  - d. Matkaketjut on tehtävä toimiviksi
  - e. Kunnossapito on saatava kuntoon
3. Kaikki lähellä eli yhdyskuntarakenne ja palveluverkko
  - a. Jalankulku- ja pyöräilykaupunkien rakentaminen
  - b. Palvelut lähelle
  - c. Yhteydet ja pysäköinti mukaan kaavoitukseen
4. Järjestelmä toimii eli institutionaalinen ympäristö
  - a. Tarvitaan sitoutumista ja rahoitusta
  - b. Liikennesäännöt ja liikennekulttuuri on saatava tukemaan tavoitteita
  - c. Ryhdytään toimeen

Kunkin kategorian alle Liikennevirasto (2012, 29–58) listaa yhteensä 33 kappaletta konkreettisia kärkitoimia, joiden kustannukset, vastuullinen taho ja yhteistyöverkosto ovat tarkasti määriteltynä. Kärkitoimet tekemät raportista yhden ensimmäisistä valtakunnallisen tahon ohjelmista, joka yhdistää eri toimijat samojen tavoitteiden taakse ja jakaa vastualueet selkeästi.

#### **6.2.4 Toimenpidesuunnitelman toteuttaminen ja seuranta**

Toimenpidesuunnitelma on laadittu monen osapuolen yhteistyönä ja kunkin toimenpiteen yhteydessä on esitetty, kenen vastuulle sen käynnistämien kuuluu. Suunnitelman vienti käytäntöön tapahtuu valtion ja kuntien omassa toiminnassa. Koska suunnitelman toteuttajatahoja on lukuisia, tarvitaan koordinoitua ja seuranta toimenpiteiden toteutumisen varmistamiseksi. Liikennevirasto on ottanut vastuun suunnitelman koordinoinnista ja sen

jatkuvaluonteisesta seurannasta, verkoston muiden toimijoiden avustuksella. (Liikennevirasto 2012, 61.)

Toimenpidesuunnitelman eri kärkitoimet tapahtuvat hyvin erilaisilla aikajänteillä, esimerkiksi markkinointiin, taloudellisiin kannustimiin ja liikkumisen ohjaukseen liittyvät toimenpiteet on mahdollista toteuttaa hyvinkin nopeasti. Rahoitus, päätöksenteko ja henkilöresurssit ovat myös nopeita toteuttaa ja ne ovat erittäin tärkeitä luomaan edellytyksiä pitkäkestoisemmalle toiminnalle. Infrastruktuurin kehittäminen, maankäytön ja yhdyskuntarakenteen muutokset ovat hitaita toteuttaa, mutta pitkällä aikavälillä niiden kehittäminen on kaikista tärkeintä. Alla olevassa taulukossa Liikennevirasto (2012, 62) erittelee eri kärkitoimien aikajännettä jaottelulla nopeasti, pitkällä aikavälillä tai jatkuvaa työtä.

	Toteutettavissa		
	Nopeasti	Pitkällä aikavälillä	Jatkuvaa työtä
<b>Tärkeät valinnat</b>			
<i>Rutiinien ja tottumusten murtaminen</i>			
1. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen työpaikoilla			
2. Liikkumiskasvatus ja koulumatkojen kulkutapavalinnat			
3. Vapaa-ajan matkojen kulkutapavalintoihin vaikuttaminen			
4. Info kävely- ja pyöräilymahdollisuuksista ja -olosuhteista			
5. Kävelyn ja pyöräilyn markkinointi			
<i>Palvelut ja teknologia arjen apuna</i>			
6. Välineiden ja palvelujen kehittäminen			
<b>Reitti selvä</b>			
<i>Oikeat ratkaisut oikeaan paikkaan</i>			
7. Paikalliset linjaukset jk:n ja pp:n asemasta			
8. Suunnitteluohjeiden uusiminen			
<i>Jalankulku houkuttelevaksi</i>			
9. Jalankulkuympäristön houkuttelevuuden parantaminen			
10. Kävelykeskustojen perustaminen ja laajentaminen			
11. Autoliikenteen rauhoittaminen			
<i>Pyöräily sujuvaksi laatua parantamalla</i>			
12. Nykyisten pyöräilyratkaisujen parantaminen			
13. Pyöräilyn pääreittien tason nosto			
14. Puuttuvien linkkien rakentaminen			
15. Keskustojen ja palvelujen asiakaspysäköinti			
<i>Matkaketjut toimiviksi</i>			
16. Rautatieasemien ja matkakeskusten pyöräpysäköinti			
17. Linja-autoasemien ja -pysäkkien pyöräpysäköinti			
18. Pyörien kuljetus joukkoliikenteessä			
<i>Kunnossapito kuntoon</i>			
19. Jalkakäytävien ja pyöräteiden kunnosta huolehtiminen			
20. Jalkakäytävien ja pyöräteiden hyvä kesä- ja talvihoito			
<b>Kaikki lähellä</b>			
<i>Jalankulku- ja pyöräilykaupunkia rakentamaan</i>			
21. Jalankulku- ja pyöräilykaupungin suunnittelu ja rakent.			
22. Kaavojen liikennevaikutusten arviointi			



<b>Palvelut lähelle</b>			
23. Kaupallisten palvelujen sijoittumisen ohjaus			
24. Julkisten palvelujen liikennevaikutusten arviointi			
<b>Yhteydet ja pysäköinti kaavoihin</b>			
25. Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet kaavoihin			
26. Pyöräpysäköintinormien asettaminen			
<b>Järjestelmä toimii</b>			
<b>Tarvitaan sitoutumista ja rahoitusta</b>			
27. Kävely ja pyöräily näkyviin suunnittelussa ja politiikassa			
28. Työmatkakävelyn ja -pyöräilyn taloudelliset kannustimet			
29. Kävelyn ja pyöräilyn aktiivinen seuranta			
30. Henkilöresurssien lisääminen			
<b>Liikennesäännöt ja -kulttuuri tukemaan tavoitteita</b>			
31. Suojateiden kunnioittaminen			
32. Selvitys pyöräilyratkaisujen kehittämisestä			
<b>Ryhdytään toimeen</b>			
33. Ensimmäinen askel: pilottihankkeiden käynnistäminen			

Kuva 10. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen kärkitoimien aikajänteet. (Liikennevirasto 2012, 62.)

### 6.3 Liikkumisen ohjaus Suomessa

Suomessa liikkumisen ohjauksesta keskitetysti vastuussa oleva taho on Motiva Oy. Motiva Oy aloitti toimintansa vuonna 1993 Energiansäästön palvelukeskuksena. Vuodesta 2000 asti se on toiminut osakeyhtiömuodossa täysin Suomen valtion omistuksessa.

Motiva hallinnoi liikkumisen ohjauksen verkostoa LIVEä Suomessa. LIVE yhdistää liikkumisen ohjauksen parissa työskenteleviä ja aiheesta kiinnostuneita toimijoita ympäri Suomea. LIVE:n tarkoitus on lisätä yhteistyötä, aktiivista toimintaa ja tiedonvaihtoa.

Motiva järjestää liikkumisen ohjauksen tapahtumia, lähettää uutiskirjeen 6–8 kertaa vuodessa ja kerää liikkumisen ohjauksen aineistoja yhteen verkkosivuilleen. Motivan nettisivuilta löytyy Suomessa 2012–2013 rahoitettavat liikkumisen ohjauksen hankkeet, joita liikenne- ja viestintäministeriö rahoittaa:

[http://www.motiva.fi/liikenne/viisaan\\_liikkumisen\\_edistaminen/liikkumisen\\_ohjauksen\\_ohjelma/rahoitettavat\\_hankkeet\\_2012-2013](http://www.motiva.fi/liikenne/viisaan_liikkumisen_edistaminen/liikkumisen_ohjauksen_ohjelma/rahoitettavat_hankkeet_2012-2013)

Monet hankkeista tukevat joko suoraan tai välillisesti työmatkapyöräilyä. Helsingissä on Helsingin Polkupyöräilijöiden Hyvä työpaikka pyöräillä –hanke, Turussa on Valonian järjestämä ”Työpyöräile! – Uusia kulkutapoja elämään” –hanke ja Joensuussa oma hankkeensa kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen.

Viime vuosikymmenten aikana liikenteen ja samalla myös henkilöautojen määrä kaupunkiseuduilla on kasvanut huomattavasti. Henkilöautojen yleistyessä autoilun haitalliset vaikutukset ovat myös lisääntyneet. Näitä haitallisia vaikutuksia ovat esimerkiksi energiankulutuksen kasvu, liikenneonnettomuuksien määrän kasvu, liikenteen ruuhkautuminen, liikenteen melun lisääntyminen, hengitysilman laadun heikkeneminen, vaikutukset ilmaston muutokseen ja liikenteen kasvava tilan tarve. (Motiva 2006, 7.)

Polttoaineen kulutusta vähentämällä monia näistä kielteisistä vaikutuksista voidaan rajoittaa, esimerkiksi taloudellisilla ajotavalla tai valitsemalla vähemmän kuluttava auto. Monet liikenteen kielteiset vaikutukset ovat kuitenkin luonteeltaan sellaisia, että niitä voidaan rajoittaa vain henkilöautoliikennettä vähentämällä. Tällaisia vaikutuksia ovat muun muassa:

- Ympäristövaikutukset, jotka koskevat yhdyskuntarakennetta, infrastruktuuria, maankäyttöä, melua tai vaikutusta kaupunkitilan kasvistoon ja eliöstöön. Yleisesti ottaen henkilöautoilu vaikuttaa negatiivisesti kaupunkitilan viihtyisyyteen ihmisille ja muille eliöille.
- Energiakulutukseen liittyvät vaikutukset, jotka ovat suoraa seurausta kasvavan liikkumistarpeen, suuremman henkilöautomäärän ja siten polttoaineen käytön kasvusta.
- Yhteiskunnalliset vaikutukset, kuten esimerkiksi liikenneonnettomuuksien uhrien määrät, vähentynyt arkiliikunta, kansanterveydelliset vaikutukset, yhteisöjen eristäytyminen ja yhteisöjen tilan rajautuminen (esimerkiksi Itäväylä). (Motiva 2006, 7.)

Liikkumisen ohjauksella pyritään useimmiten vaikuttamaan henkilöiden päivittäisiin kulkutapavalintoihin, jolloin liikenteen aiheuttamia negatiivisia vaikutuksia voidaan vähentää. Pääasiassa tämä tarkoittaa henkilöautolla kuljettujen matkojen vähentämistä ja niiden korvaamista vähemmän negatiivisia vaikutuksia omaavilla kulkutavoilla, kuten julkisella liikenteellä, kävelyllä ja pyöräilyllä. (Motiva 2006, 8.)

Päivittäisiin kulkutapatottumuksiin vaikuttavat monet eri tekijät, kuten ajankäyttötottumukset, liikkumisen tarve, asenteet ja mieltymykset erilaisia kulkutapoja kohtaan. Muutosten aikaansaaminen kulkutapatottumuksissa onkin haastavaa ja aikaa vievää, edellyttäen

monentyyppisiä kannustavia ja rajoittavia toimenpiteitä. Toimenpiteet voidaan kategorisoida seuraavasti:

1. Tiedottavat toimenpiteet. Tiedotuksella, neuvonnalla, informaation jakamisella ja markkinoinnilla pyritään vaikuttamaan ihmisten tietoisuuteen erilaisten kulkutapamuotojen mahdollisuuksista ja saada aikaan vapaaehtoisia ja kestäviä muutoksia matkustustottumuksissa.
2. Kannustavat toimenpiteet. Joukkoliikenteen, jalankulun, pyöräilyn ja kimppakyytien houkuttelevuutta pyritään lisäämään. Toimenpiteitä ovat muun muassa joukkoliikenteen vuorovälin lyhentäminen, lippujen hintojen alentaminen, työsuhdelippujen käyttö, jalankulku- ja pyöräilyolojen parantaminen tai esimerkiksi kannusteiden luominen polkupyörän hankintaan.
3. Rajoittavat toimenpiteet. Matkustustottumusten muutoksiin voidaan myös pyrkiä ei-haluttua toimintaa rajoittamalla. Keinot ovat yleensä taloudellisia, jotka lisäävät henkilöautoilun kustannuksia. Tällaisia toimia ovat muun muassa pysäköintirajoitukset ja maksut, tietullit, polttoaineverotus ja katualueiden käytön rajoitukset. Maailmalta on myös esimerkkejä rajoituksista, jotka kieltävät henkilöautoilla ajamisen vuoropäivin esimerkiksi rekisterinumeron perusteella. (Motiva 2006, 8–9.)

Parhaaseen tulokseen päästään, kun eri kategorioiden toimenpiteitä käytetään tukemaan toisiaan. Esimerkiksi samalla, kun henkilöautojen polttoaineverotusta nostetaan, kannustetaan ihmisiä pyöräilemään töihin ja tiedotetaan työmatkapyöräilyn terveyshyödyistä.

Motivan raportissa luetellaan myös erilaisia ehdotuksia, millaisia liikkumisen ohjauksen menetelmät voisivat käytännössä olla (Motiva 2006, 9–10):

- Tiedottaminen ja tiedon välittäminen. Henkilöauton käytön vähentämismahdollisuuksista tiedottaminen tiedotuskampanjoilla, markkinoinnilla ja henkilökohtaisella neuvonnalla.
- Eri toimijoiden välisen yhteistyön koordinointi. Jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä voidaan edistää eri sidosryhmien välisen yhteistyön koordinoinnilla. Tällaisia sidosryhmiä ovat muun muassa kuntien ja Tiehallinnon edustajat, liikennöitsijät, työnantajat ja koulujen edustajat.

- Eri toimijoiden välisen työnjaon organisointi, niin että toimenpiteiden toteuttaminen, seuranta ja jatkuva kehittäminen ovat tehokasta.

Esimerkkinä konkreettisesta liikkumisen ohjauksen toimenpiteestä Motivan raportti esittelee Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen vuonna 2005 vuosille 2006–2008 laatiman työmatkasuunnitelman. Työmatkasuunnitelma valmistellaan työpaikkakohtaisesti johdon ja henkilöstön kesken yhteistyössä. Ympäristökeskuksen tavoitteena on hyödyntää suunnitelmaa työhyvinvoinnin ja ympäristöjärjestelmän kehittämisessä. (Motiva 2006, 20–21.)

Työmatkasuunnitelman laatimisen eri vaiheet olivat:

- Eri työntekijäryhmiä ja johtoa edustavan työryhmän kokoaminen
- Henkilöstön kulkutapakyselyn toteuttaminen
- Työpaikan kiinteistöjen auditointi
- Tavoitteiden asettaminen ja toimenpiteiden suunnittelu
- Seurannan suunnittelu

Henkilöstön liikennetutkimuksen perusteella kesäkuukausina noin 60 % ja talvikaudella noin 80 % henkilöstöstä kulkee työmatkansa joukkoliikenteellä. Jalankulun ja pyöräilyn yhteenlaskettu osuus on kesäkaudella 28 % ja talvikaudella 9 %. Henkilöautolla kulkevia on kesällä 14 % ja talvella 13 %.

Ympäristökeskuksen työntekijöiden parissa julkinen liikenne on poikkeuksellisen suosittua, kävely ja pyöräily myös yleistä verrattuna Helsingin kulkutapakeskiarvoihin. Autolla kulkevien osuus on todella pieni verrattuna Helsingin noin 40 % keskiarvoon.

Liikkumisen ohjauksen kannalta Ympäristökeskuksen kulkutapajakauma näyttää erittäin terveellä tasolla olevalta, mutta voidaan kysyä, voisiko henkilöstö hyötyä työmatkapyöräilyn tuomista terveysvaikutuksista, jos sen osuutta onnistuttaisiin lisäämään.

Ympäristökeskuksen toimenpidevalikoimassa moni toimenpide kohdentuikin juuri työmatkapyöräilyn lisäämiseen. Suunniteltuja toimenpiteitä olivat: tiedon jakaminen henkilöstölle työmatkaliikunnan hyödyistä, pyöräpysäköinti- ja sosiaali tilojen parantaminen sekä virastopyörien eli yhteiskäyttöpyörien käytön lisääminen.

## 6.4 Turku Valonia – Työpyöräile!

Suomalainen esimerkki työmatkapyöräilyn edistämishankkeesta on Turun kaupungin ja Valonian järjestämä Työpyöräile!-projekti. Työpaikoille lainattiin paikallisten taiteilijoiden kustomoimia yhteiskäyttöpyöriä. Ajatuksena tässä oli, että myös työntekijät, joilla ei ole omaa pyörää, tai jotka eivät tule töihin pyörällä, voisivat saada myönteisiä kokemuksia pyöräilystä, mikä vaikuttaisi heidän asenteisiinsa pyöräilyä kohtaan. Lähteenä tällä kappaleelle olen käyttänyt Valonian nettisivuja hankkeesta <http://www.valonia.fi/Public/default.aspx?nodeid=18636&culture=fi-FI&contentlan=1> ja hankkeen loppuraporttia, joka on saatavilla osoitteessa [http://www.motiva.fi/files/7031/Liite\\_25\\_Loppuraportti.pdf](http://www.motiva.fi/files/7031/Liite_25_Loppuraportti.pdf).

Turun liikkumisen ohjauksen hankkeista on vastuussa Varsinais-Suomen kestävän kehityksen ja energia-asoiden palvelukeskus Valonia. Valonia on aktiivinen monissa kestävän kehityksen ja ekologisuuden osa-alueissa. Liikenteen ja liikkumisen saralla Valonia tiedottaa liikenteen ympäristövaikutuksista, järjestää kampanjoita ja tukee hankkeita. Valonian työmatkapyöräilyn edistämishanke on nimeltään Työpyöräile!. Hankkeessa lainattiin polkupyöriä varsinaissuomalaisille työpaikoille, lisäksi järjestettiin tapahtumia ja annettiin neuvontaa viisaaseen liikkumiseen. Kampanjan tarkoituksena oli antaa positiivisia pyöräilykokemuksia ja nostaa pyöräilyn arvostusta.

Varsinaissuomalaisille työpaikoille annettiin lainaan yhteiskäyttöpyöriä esimerkiksi työasiamatkoille. Kampanjaan sisältyi myös viisaan liikkumisen neuvontaa, työpaikkojen tilojen kartoitusta, nykyisten liikkumisen käytäntöjen selvitystä ja neuvojen antoa liikkumisen kehittämiseen. Työpyöräile! hankkeeseen osallistui 20 työpaikkaa Varsinais-Suomen alueelta ja hanke toteutettiin vuoden 2012 toukokuun ja lokakuun välisenä aikana.

Kampanjalle haettiin myös näkyvyyttä erilaisilla yleisötapahtumilla, joissa järjestettiin pyöränhuoltotapahtumia, tarjottiin maksutta pyöränkumien pumppausta, ketjujen rasvausta ja korjausneuvontaa. Kampanjan Facebook-sivut osoittautuivat menestykseksi.

Tarkempaa tietoa Työpyöräile!-hankkeesta tarjoaa Valonian tuottama loppuraportti. Raportti kertoo muun muassa hankkeesta vastuussa olevista tahoista, työpaikkoihin kohdistuneesta kampanjoinnista, median mukaan ottamisesta, tempauksista, hankkeen tuloksista ja budjetista.

Työpyöräile!-hanke oli osa valtakunnallista Liikenneviraston, liikenne- ja viestintäministeriön, ympäristöministeriön ja Kunnossa kaiken ikää –ohjelman rahoittamaa liikkumisen ohjauksen T&K-ohjelmaa vuosina 2012–2013. Hankkeen tavoitteena oli edistää ja yleistää pyöräilyä, nostaa sen arvostusta sekä saavuttaa sekä lyhyen että pitkän aikavälin muutoksia asenteissa ja käyttäytymisessä pyöräilyä kohtaan. Ennen kaikkea hankkeella haluttiin antaa positiivisia pyöräilykokemuksia hausalla ja osallistavalla tavalla.

Hankkeen ohjausryhmään kuului jäseniä rahoittavilta tahoilta, Turun kaupungilta, Valonialta sekä Yle Turusta, joka toimi hankkeen kummimedianana.

Hankkeen keskiössä oli työpaikkoihin kohdistunut kampanjointi. Työpaikat voivat vaikuttaa liikkumisen ohjaukseen suuresti etenkin kaupunkien keskusta-alueilla, joissa saavutetaan suurimmat hyödyt pyöräilyn edistämisestä kulkutapamuotona. Työpaikkojen kautta tavoitetut työntekijät voivat ulottaa viisaan liikkumisen periaatteita myös vapaa-ajalleen.

Näkyvimpänä osana työpaikkoihin kohdistuneessa kampanjoinnissa toimi työpaikoille lainatut yhteiskäyttöpyörät. Pyörät olivat paikallisten taiteilijoiden kustomoimia ja siten huomiota herättäviä. Pyöriä lainanneet 20 työpaikkaa edustivat sekä yksityistä että julkista sektoria alkaen yhden henkilön työllistävästä lastentarvikeliikkeestä ulottuen aina isoihin organisaatioihin, kuten Turun yliopistoon.

Työpaikoille annettiin myös viisaan liikkumisen opastusta pyörien lainausjakson aikana infotilaisuuksien muodossa. Tilaisuudessa esiteltiin työpaikan lainapyörä ja opastettiin henkilöstöä kestävämpien kulkumuotojen ja toimintatapojen käyttöönottamisesta. Infotilaisuuksia järjestettiin 19 kappaletta ja niihin osallistui yhteensä 181 henkilöä. Turun Seudun Kiinteistöpalvelu Oy:n infotilaisuudet järjestettiin yrityksen yleisten infotilaisuuksien yhteydessä ja yhteensä neljä infotilaisuutta tavoitti 626 henkilöä.

Hankkeen yhteydessä toteutettiin myös sähköinen työmatkaliikkumiskysely. Kyselyn vastausprosentti jäi niin alhaiseksi, ettei mitään päteviä yleistyksiä voitu vastausten pohjalta tehdä. Kyselyyn vastanneiden kulkutottumuksissa ja asenteissa oli kuitenkin nähtävissä positiivista muutosta pyöräilyä ja viisasta liikkumista suosivammaksi. Lisäksi työpaikat saivat käyttöönsä raportit, joka perustui työpaikan kartoituksessa ja työmatkaliikkumiskyselyissä esille tulleisiin kehittämiskohteisiin.

Hanke aiheutti myös konkreettisia pyöräilyn edistämistoimia työpaikoilla. Monet työpaikat harkitsivat oman yhteiskäyttöpyörän hankintaa. Kaksi yritystä uudisti sosiaalituloja paremmin työmatkapyöräilijöitä palveleviksi. Lisäksi useassa yrityksessä aiotaan toteuttaa työmatkakyselyitä ja kampanjointia työmatkapyöräilyn edistämiseksi.

Työpyöräile!-hankkeen tarkoitus oli myös tuoda esille pyöräilyä positiivisessa valossa yleisesti. Tämän takia hankkeesta tiedotettiin aktiivisesti median kautta, minkä yhteydessä yhteistyö Yle Turun kanssa oli ensiarvoisen tärkeää. Myös sosiaalinen media otettiin käyttöön ja hankkeen Facebook-sivut osoittautuivat erittäin suosituiksi. Facebookissa tiedotettiin muun muassa erilaisista tempauksista, kuten pop up –pyöränhuoltotempauksista.

## **6.5 Helsingin Polkupyöräilijät – Hyvä työpaikka pyöräillä**

Helsingin Polkupyöräilijät ry eli HePo tarjoaa työnantajille palvelua nimeltään Hyvä Työpaikka Pyöräillä (HTP), jonka avulla tuetaan työmatkapyöräilyn aloittamista ja kehittämistä työyhteisössä. Tietoa hankkeesta löytyy HePon nettisivuilta osoitteesta <http://www.hepo.fi/toiminta/http/>, jota minäkin olen käyttänyt lähteenä.

Palvelu sisältää työpaikan pyöräilyolosuhteiden arviointia ja kehittämissuosituksia, työmatkapyöräilyn aloitustapahtuman järjestämistä ja neuvontatilaisuuden työmatkapyörän ja työmatkapyöräilijän huollosta. Kokonaisuuteen voidaan myös lisätä erikseen sovittavia osioita, kuten pyörätken järjestämistä virkistytymispäivänä. Hankkeeseen osallistuminen antaa työpaikalla oikeuden käyttää Hyvä Työpaikka Pyöräillä –tunnusta sisäisessä ja ulkoisessa viestinnässään seuraavan kolmen vuoden ajan.

Helsingin Polkupyöräilijöiden mukaan palvelu on tarkoitettu kaikille yrityksille ja yhteisöille, jotka haluavat edistää työmatkapyöräilyä. Se tarjoaa sekä työkalun työmatkapyöräilyn aloittamiseen, että tehostamiseen. Erityisesti suurilla työpaikoilla voidaan säästää selvää rahaa vähentyneissä autoilun kustannuksissa työpaikoilla, kuten autojen parkkeerauskustannuksissa. HePon sivuilla olevassa videossa yksi palveluun osallistuneista yrityksistä mainitsee syyksi osallistua HTP-palveluun juurikin parkkitilojen alikapasiteetin, johon lisääntynyt työmatkapyöräily on tuonut helpotusta.

Helsingin Polkupyöräilijöiden Hyvä Työpaikka Pyöräillä –palvelu on hyvä esimerkki paikallisesta työmatkapyöräilyn edistämishankkeesta, jolla on kuitenkin valtakunnallinen

rahoituspohja Liikenneviraston rahoittamien liikkumisen ohjauksen hankkeiden kautta. Liikkumisen ohjauksen hankkeita koordinoi keskitetysti Motiva.

Vuonna 2012 hankkeeseen osallistui kuusi työpaikkaa, 2013 14 työpaikkaa. Tilaisuuksiin osallistui yhteensä 291 työntekijää, mutta tiedotus kohdistui potentiaalisesti kaikkiin mukana olleiden yritysten työntekijöihin, joita oli kaikkiaan kymmeniä tuhansia.

Hankkeesta on alusta asti viestitty HePon omalle jäsenistölle, joka oli määrältään vuoden 2013 lopussa 1400 jäsentä. Ensimmäiset yhteistyökumppanit löytyivätkin HePon jäsenistön kautta. Vuonna 2013 hankkeeseen siirtyi projektipäälliköksi henkilö, jonka kontakteilla saatiin hankittua lisää työpaikkoja hankkeeseen osallistumaan. Hankkeen markkinoinnin avuksi sille luotiin oma imago ja logo sekä markkinointimateriaalia, jota on voitu jakaa pyöräilytapahtumissa ja messuilla.

Keskeisenä tuloksena hankkeelle osallistuneiden työpaikkojen työmatkapyöräily on lisääntynyt. Työpaikoille on saatu osoitettua pyöräilyn edistämistä vastuussa olevat keskeiset ihmiset ja valittu pyöräily-yhdyshenkilö. Tärkeänä tuloksena hankkeelle on myös työmatkapyöräilyn työpaikoilla edistämisen palvelukonseptin tuottaminen. Tämän konseptin luominen ja pilotointi on tärkeä teko ja sitä voidaan kopioida Suomessa muihin kaupunkeihin, vaikka kyseisissä kaupungeissa ei vaikuttaisikaan HePon tyyppistä vahvaa polkupyöräilyn tukijärjestöä. Konseptille tärkeää on, että työmatkapyöräilyn edistämisen toimet eivät jää yksittäisiksi tempauksiksi, vaan että kohteena oleva yritys sitoutuisi edistämään pyöräilymyönteistä ilmapiiriä pitkällä aikajänteellä, mihin voi kuulua esimerkiksi vuosittaiseen Kilometrikisaan osallistuminen. Yritys voi tukea pyöräilykilometrin keräämistä esimerkiksi palkinnoilla eniten polkeneille. Lisää Kilometrikisasta voi lukea osoitteesta <http://www.kilometrikisa.fi/>.

Hankkeen seurannassa oli mukana myös pro gradun aiheesta kirjoittanut Anna Valtonen 2012, joka haastatteli yhdeksää hankkeessa mukana olleen työpaikan työntekijää. Cycling as a Practice of Change –nimisen gradun kannalta merkittävä hankkeen saavuttama tulos oli muun muassa eri liikkumismuotojen välisen vastakkainasettelun vähentäminen työpaikoilla oikeanlaisella viestinnällä. Kvantitatiivisia tuloksia hankkeen vaikutuksista ei saatu kerättyä, mutta haasteltujen henkilöiden subjektiivinen näkemys oli, että hankkeen läpikäyminen on lisännyt työmatkapyöräilyä heidän työpaikallaan.



## **6.6 Erilaiset ohjauskeinot työmatkapyöräilyn edistämiseksi**

Työmatkapyöräilyn edistämisen eteen tehtävissä toiminna on kysymys ohjauksesta. Ohjaus tarkoittaa asiantuntemukseen tai asemaan perustuvaan toimintaa, jossa ohjaaja pyrkii vaikuttamaan ohjattavan tahon käyttäytymiseen. Ohjauskeinot jaetaan tyypillisesti normi-, resurssi- ja informaatio-ohjaukseen. (Jalonen 2008, 2.)

### **6.6.1 Normiohjaus**

Normiohjauksella tarkoitetaan laeilla, asetuksilla ja alemmanasteisilla säädöksillä toteutettua ohjausta. Normiohjaus velvoittaa ohjauksen kohteen toimimaan ohjaajan vaatimalla tavalla (Jalonen 2008, 2).

Työmatkapyöräilyn edistämiseksi ei ole ainakaan Suomessa suoritettua normiohjaukseksi luettavissa olevia toimenpiteitä, mutta esimerkiksi Pekingissä vuoden 2008 olympialaisten alla asetettiin määräys, joka rajoitti parilliseen tai parittomaan numeroon loppuvilla rekisterikilvillä varustetut autot käyttökieltoon vuoropäivin. Tämä säädös oli niin tehokas kaupunki-ilman saastuneisuuden vähentämisen edistäjä, että se määrättiin pysymään voimassa myös olympialaisten loputtua. (Miovision web, 2012.)

Vastaavaa toimenpidettä tuskin ikinä suoritetaan Suomessa, mutta voisi kuvitella että normiohjauksen keinoilla voitaisiin velvoittaa esimerkiksi työnantajia vähentämään työntekijöidensä henkilöautoilla suorittamien työmatkojen määrää.

### **6.6.2 Resurssiohjaus**

Resurssiohjauksella tarkoitetaan toimintaa, jossa talousarvioilla tai vastaavilla taloudellisilla ohjauskeinoilla päätetään taloudellisten voimavarojen käytöstä ja kohdentamisesta eri tarkoitusten hyväksi (Jalonen 2008, 2).

Resurssiohjaus on tyypillisin tapa millä Suomessa pyritään edistämään työmatkapyöräilyä, kävelyä ja julkista liikennettä ja vähentämään yksityisautoilua. Esimerkiksi Helsingin kaupunki suunnittelee 20 miljoonan euron vuotuisia panostuksia polkupyöräilyinfrastruktuuriin. Näiden panostusten tarkoitus on lisätä polkupyöräilyn kulkutapamuodon osuutta (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2013, 11).

Resurssiohjaus on tehokkainta silloin, kun resurssit kohdennetaan sinne missä hyödyt ovat suurimpia. Helsingin kaupunki onkin saanut paljon kritiikkiä kalliista pyörätiehankkeista sellaisilla alueilla, joissa pyöräilyn potentiaali ei ole kovinkaan suuri.

Esimerkiksi Helsingin kaupungin jalankulun ja pyöräilyn väylien rakennusbudjetti vuodelle 2014 on 3,5 miljoonaa euroa, josta 1,29 miljoonaa euroa on budjetoitu Ratasmyllyntien pyörätien rakentamiseen Roihupellon teollisuusalueen kupeeseen (HKR / Katu- ja puisto-osasto 2014, 5). Helsingin Polkupyöräilijät ja muut pyöräilyaktivistit ovat argumentoineet, että Ratasmyllyntie on täysin toissijainen väylä pyöräilyinfrastruktuurin kannalta, eikä siihen tulisi käyttää lainkaan määrärahoja, saati sitten kolmannesta koko vuotuisesta budjetista. (Kaupunkifillari, web.)

Yksi resurssiohjauksen muoto minkä käyttöön otosta Suomessakin on keskusteltu, mutta jota ei vielä ole otettu käyttöön, on tietullit. Tietulleja tyypillisesti käytetään rajoittamaan suurten metropolien ydinkeskustojen henkilöautoliikennettä, ohjaten liikennettä kohti julkista liikennettä ja esimerkiksi pyöräilyä.

### **6.6.3 Informaatio-ohjaus**

Informaatio-ohjaus tarkoittaa ohjaustoimintaa, jossa tiedon jakamisella pyritään vaikuttamaan ohjattavan tahon käyttäytymiseen. On toki huomioitava, että jako esimerkiksi resurssi- ja informaatio-ohjauksen välillä on hieman keinotekoinen, sillä resurssien kohdentaminen sisältää aina myös informaatiota sitä, mitä kulloinkin pidetään tärkeänä painoalueena. (Jalonen, 2008, 2–3.)

Informaatio-ohjausta suoritetaan laajalti polkupyöräilyn edistämisen piirissä. Esimerkkejä informaatio-ohjauksesta ovat Turun kaupungin ja Valonian Työpyöräile!-hanke, jossa pyritään tuomaan polkupyöräilyä työpaikoille ja antamaan informaatiota ja positiivisia kokemuksia polkupyöräilystä. Helsingin Polkupyöräilijöiden Hyvä Työpaikka Pyöräillä – hanke pyrkii samaan.

### **6.6.4 Eri ohjauskeinojen käyttö toistensa tukena**

Tällä hetkellä käytetään erilaisia ohjauskeinoja, joilla liikennettä ja liikkumista saataisiin ohjattua kohti kestävämpiä kulkutapamuotoja. Jos otetaan työmatkapyöräily talvella esimerkiksi, niin edistäviä toimia on ollut useita viime aikoina.

Normiohjauksen saralla on tehty muutos, että kevyen liikenteen väylien puhdistus on siirretty kiinteistön omistajan vastuulta kunnan vastuulle. Aikaisemmin kevyen liikenteen väylien puhdistus vaihteli eri korttelien välillä sillä perusteella, kuinka ahkerasti talonmies tai

huoltoyhtiö puhdisti kiinteistönsä edustan. Nykyään kunnossapito on edes tasalaatuista. (MTV web, 2007.)

Kunnossapidon resursseja talvisin on myös lisätty. Vuodelle 2013 Helsingin kaupunki budjetoit pyöriteiden talvikunnossapidon tehostamiseen 450 000 euroa. Rahalla on tarkoitus muun muassa aurata kevyen liikenteen väyliä entistä tiuhemmin. Muutoksessa on myös normiohjauksen piirteitä, sillä samalla asetettiin niin sanottu pyöräilyn tehostetun talvihoidon alue, jolle on asetettu kriteeriksi, että verkostoon kuuluvat pyörätiet tulee olla aamuseitsemään mennessä vastaavassa kunnossa kuin ne olivat ennen yön lumisadetta. (HS web, 2013.)

Informaatio-ohjauksesta mainio esimerkki talvipyöräilyn saralta oli Vuoden Talvipyöräilijä – kampanja. Kampanja järjestettiin yhteistoimena Liikenneturvan ja Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluviraston välillä. Kampanjaan liittyi muun muassa leikkimielinen kilpailu, jossa viisi pyöräilijää piti videoblogia ja suosituin bloggaaja voitti kampanjan lopussa Vuoden Talvipyöräilijä –tittelin. Voittaja kruunattiin Kampin Narikkatorilla järjestetyssä talvipyöräilytapahtumassa juhlallisina menoin. Kampanja huomioitiin mediassa laajasti ja se oli aktiivisesti seurattu myös sosiaalisessa mediassa. Sain osallistua kampanjaan omakohtaisesti, sillä avovaimoni oli yksi viidestä valitusta videobloggaajasta ja tuli loppuäänestyksessä lopulta toiseksi. (Vuoden talvipyöräilijä web, 2013.)

Erilaisten ohjauskeinojen koordinoinnissa olisi mielestäni kuitenkin parantamisen varaa. Kaupungin ja virastojen puolella mietitään säädöksiä ja asetuksia sekä budjetoidaan resursseja pyöräilyn edistämiseksi, mutta tiedotus niistä jää vähäiseksi. Erilaisia informaatio-ohjauksen tunnusmerkkejä täyttäviä tempauksia, kampanjoita ja hankkeita järjestetään monien eri tahojen toimesta. Haluaisin kuitenkin nähdä, että resursseja ja informaatiota pyöräilyn edistämiseksi kohdistettaisiin paremmin. Tästä on nähtykin kannustavia esimerkkejä, joissa esimerkiksi dialogiin asemakaavoista ja katusuunnitelmista on kutsuttu Helsingin Polkupyöräilijöiden edustajia (Helsingin Polkupyöräilijöiden liikenneryhmä, web).

Loistava tapa työmatkapyöräilyn edistämiseksi olisikin resurssien ja informaation jakamisen kohdentaminen yrityksiin. Tähän kysyntään on vastannut jo muun muassa Turun kaupungin ja Valonian Työpyöräile!-kampanja sekä Helsingin Polkupyöräilijöiden Hyvä Työpaikka Pyöräillä – projekti.

Yritykset tulisi saada näkemään työmatkapyöräilyn hyödyt – eikä ainoastaan työntekijälle, vaan myös työntekijän fyysisen ja henkisen hyvinvoinnin edistämisen hyödyt yritykselle itselleen. Fyysisesti aktiivisempi työntekijä jaksaa paremmin, on tehokkaampi ja sairastaa todennäköisesti vähemmän. Yritys, joka on luonut loistavat edellytykset työmatkapyöräilylle esimerkiksi pukutilojen ja polkupyörien säilytyksen sekä työmatkapyöräilyä tukevan kulttuurin avulla, voi myös käyttää näitä tekijöitä valttikortteina rekrytoinnissa ja yrityksen viestinnässä.

Työskentelen itse suuressa yrityksessä Vallilassa, jossa autoille on varattu valtavat parkkitilat maan alta, eikä parkkipaikkoja silti riitä kaikille sisätiloista, vaan monet joutuvat jättämään autonsa kauemmas yritykselle varatulle parkkikentälle. Silti parkkihalleista on riittänyt vain muutaman parkkiruudun verran tilaa polkupyörille ja nekin on sijoitettu erittäin epäsuotuisasti todella kauas pukutiloista. Työpaikallani voisikin edistää työmatkapyöräilyä helposti muuttamalla pukutiloja läheisimpiä parkkiruutuja pyöräparkeiksi asianmukaisin pyörätelinein varustettuina. Tämä olisi suuri konkreettinen ja symbolinen ele siitä, että työnantajani tukee työmatkapyöräilyä, vaikka se johtaisikin pieniin uhrauksiin henkilöautojen käyttäjien kustannuksella.

## **7 Työmatkapyöräilijöiden ja työpaikkojen tyypit**

### **7.1 Työmatkapyöräilijöiden tyypit**

Työmatkapyöräilyn edellytysten parantamisen kannalta on hyödyllistä kiinnittää huomiota siihen, millaisia erilaisia työmatkapyöräilijöitä ja potentiaalisia työmatkapyöräilijöitä väestöön kuuluu. Pohjana tälle pohdiskelulle on oma kokemukseni ja muiden liikenteessä liikkujien seuranta.

Eri työmatkapyöräilijöiden tyypit tarvitsevat erilaisia asioita tukemaan valintaansa taittaa työmatka pyörällä. Jotta työmatkapyöräilystä saataisiin tehtyä mahdollisimman suosittua, meidän tulisikin kiinnittää huomiota siihen, missä kategoriassa on eniten kasvupotentiaalia ja millä tavalla tämän kategorian työmatkapyöräilijöitä saataisiin mahdollisimman tehokkaasti tuettua.

Olen päätenyt siihen, että työmatkapyöräilijät on karkeasti jaettavissa kolmeen kategoriaan: tavoitteellisiin kuntoilijoihin, kokeneisiin työmatkapyöräilijöihin ja satunnaisiin työmatkapyöräilijöihin.

### **7.1.1 Tavoitteellinen kuntopyöräilijä**

Tavoitteellisen kuntopyöräilijän luonnehdinnan pystyn tekemään hyvin pitkälti henkilökohtaisen kokemuksen perusteella. Kyseisen kategorian työmatkapyöräilijöille pyöräily on enemmän kuin liikkumistapa, kyseessä on itselle tärkeä harrastus tai jopa elämäntapa. Tavoitteelliselle kuntopyöräilijälle pitkänkin työmatkan ajaminen polkupyörällä on tehokasta ajankäyttöä, koska hän tekee välttämättömän siirtymän töihin kuntoillessaan samaan aikaan. Oman kokemuksen mukaan polkupyörä on myös nopeampi jopa kymmenen kilometrin työmatkoihin asti silloin, kun sekä polkupyörä että polkupyöräilijä ovat sellaisessa kunnossa, että noin 25 kilometriä tunnissa keskinopeus on helppo saavuttaa.

Tavoitteellinen kuntopyöräilijä omistaa myös kaikki tarvittavat polkupyöräilyvarusteet ajamiseen missä tahansa säässä, joten hän on hyvin usein myös ympärivuotinen työmatkapyöräilijä. Hänellä saattaa olla useita eri polkupyöriä erilaisiin olosuhteisiin ja vaikka pyörätiet olisivatkin aamuvarhaisin vielä auraamatta, hän ottaa vaikeammat olosuhteet haasteen kannalta ja tuntee saaneensa hyvän treenin heti aamutuimaan. Mäkinen maasto ei myöskään haittaa, vaan tiukat ylämäet tarjoavat tervetulleen haasteen, joissa voi koetella itseään.

Pukeutumisessa tavoitteellinen kuntopyöräilijän tunnistaa pyöräilyyn tarkoitettuista vaatteista, jotka ovat tiukkoja ja istuvia eivätkä siten lepata tuulella. Polkupyörä on sulan maan aikaan maantiepyörä tai cyclocrossari, jotka tunnistaa kippurasarvista. Talvella tavoitteellinen kuntopyöräilijä joko vaihtaa nastarenkaat cyclocrossariinsa tai sitten hän ajaa työmatkat maastopyörällä, jonka leveämmät renkaat ovat varmemmat auraamattomilla pyöräteillä lumisateiden jälkeen. Polkupyörässä ei useinkaan ole tarakkaa eikä sivulaukkuja, koska hän käyttää samaa pyörää myös lenkkeilykäyttöön.

Infrastruktuurin puolesta tavoitteellinen kuntopyöräilijä on vähemmän vaativa. Hän ajaa sujuvasti liikenteen seassa kaupunkialueella, jos pyöräteitä ei ole. Hän on myös kolunnut lähialueen kaikki reitit lenkeillään, joten hämmentävätkään tiejärjestelyt eivät haittaa, sillä reitti löytyy kyllä paikkaan kuin paikkaan.

Sen sijaan työpaikan tiloilta tavoitteellinen kuntopyöräilijä vaatii muita enemmän. Pyöräilyyn tarkoitetut erikoisvaatteet ja vauhdikkaasti ajettu työmatka tarkoittavat, että työpaikalle saavuttuaan tavoitteellinen kuntopyöräilijä haluaa peseytyä ja vaihtaa työvaatteet päälle. Jotta hänen ei joka päivä tarvitsisi kantaa työvaatteita töihin ja takaisin kotiin, hän arvostaa pukua ja pesutilojen yhteydessä sijaitsevaa omaa pukukaappia.

Tavoitteellinen kuntopyöräilijä myös todennäköisesti taittaa työmatkansa arvokkaalla polkupyörällä, jonka turvallista, kuivaa ja lämmintä säilytystä hän arvostaa. Turvallisuustavoite täyttyy helposti vaikka lukitulla sisäpihalla, mutta syksyllä ja talvella pyörä on myös hyvä saada lämpimään ja kuivaan tilaan, ettei se ruostu kosteudesta tai jäädy päivän aikana. Oman kokemukseni mukaan autoilijat kuitenkin puolustavat mustasukkaisesti kokemaansa yksityisoikeutta parkkihallien käyttöön ja jopa seinien vierustoille sijoitetut polkupyörät ärsyttävät heitä.

Tavoitteellisten kuntoilijoiden määrä on kuitenkin rajallinen ja he ovatkin selvässä vähemmistössä työmatkapyöräilijöiden joukossa. Lisäksi tämän joukon kasvupotentiaali on rajallinen, eikä siihen voida juuri kampanjoinnilla tai yhteiskunnallisella ohjauksella vaikuttaa. Tämä pieni, mutta usein äänekäs joukko, kuitenkin voi toimia suunnannäyttäjinä ja kokemuksellaan opastaa uusia työmatkapyöräilijöitä alkuun matkallaan.

### **7.1.2 Kokenut työmatkapyöräilijä**

Kokeneet työmatkapyöräilijät ovat niitä arjen sankareita, jotka täyttävät ainakin pääkaupunkiseudun pyörateitä vuoden ympäri, päivästä toiseen ja säässä kuin säässä. Heille työmatkapyöräily ei ole harrastus, vaan pikemminkin ideologia. Parhaimmassa tapauksessa he ovat myös aktiivisia jäseniä pyöräilyn yhteiskunnallisessa edistämisessä esimerkiksi vapaaehtoisjärjestöjen, kuten Helsingin Polkupyöräilijöiden kautta.

Erona tavoitteelliseen kuntopyöräilijään kokenut työmatkapyöräilijä ei välttämättä harrasta pyöräilyä muuten vapaa-ajallaan, ainakaan siinä määrin kuin tavoitteellinen kuntopyöräilijä. Hänelle työmatka ei myöskään ole treeniä, vaan siirtymistä paikasta toiseen. Tämä tarkoittaa sitä, että kokenut työmatkapyöräilijä arvostaa mahdollisimman sujuvaa työmatkareittiä, jossa ei ole liikaa mäkiä ja liikenne on mahdollisimman soljuvaa ilman liikennevaloihin pysähdyksiä ja muita turhia keskeytyksiä.

Kokenut työmatkapyöräilijä harvemmin on pukeutunut pyöräilyyn erityisesti tarkoitettuihin vaatteisiin, vaan hänelle riittää tavalliset ulkoiluvaatteet. Tavoitteellinen kuntopyöräilijä saattaa vitsailla ”tuulipuvun kahinasta”, kun kokenut työmatkapyöräilijä liimaantuu takarenkaaseen kiinni ilmanvastuksen minimoidakseen. Pukeutumisessa kokeneet työmatkapyöräilijät ovat usein esimerkillisiä näkyvyyden kannalta esimerkiksi heijastinliivien muodossa.

Pyöräkaluston puolesta kokenut työmatkapyöräilijä on tavoitteellista kuntopyöräilijää pragmaattisempi. Hänellä on useimmiten halvahko suoratankoinen miesten- tai naistenpyörä tai hybridi, jossa on mukava ja hyvän näkyvyyden takaava pystyssä istuva ajoasento. Pyörässä on myös lähes poikkeuksetta lokasuojat, tavarateline ja sivulaukut. Sivulaukut ovat huomattavasti käytännöllisempi vaihtoehto tarpeellisten tavaroiden kuljettamiseen kuin selkäreppu.

Työpaikan sosiaalityöiltä kokeneella työmatkapyöräilijällä on samat vaatimukset kuin tavoitteellisella kuntopyöräilijällä. Pyörän säilytyksen suhteen hän ei kuitenkaan ole yhtä nirso, vaan halvempi menopeli kärsii usein sateessa ja kylmässä säilytyksessä. Halvan pyörän varaosat ovat kuitenkin myös halpoja, joten ruosteisten kulutusosien uusinta silloin tällöin ei aiheuta järjestyttävää lovea lompakkoon.

Kokeneet työmatkapyöräilijät ovat erittäin tärkeä ryhmä työmatkapyöräilyn kehittämisen kannalta. Ensinnäkin ne muodostavat suurimman osan siitä massasta, joka pyöräilee ympäri vuoden ja siten keventää autoille tarkoitettujen infrastruktuurin, kuten parkkipaikkojen, tarvetta. Jos kaikki ajaisivat työmatkansa vain kesällä ja hyvän sään aikana ja kulkisivat huonolla säällä henkilöautoilla, pitäisi parkkitilat ja muu infrastruktuuri mitoittaa korkeimman tarpeen mukaisesti.

Kokeneet työmatkapyöräilijät ovat myös äänekkäin ja vaikutusvaltaisin joukko julkisessa päätöksenteossa. Esimerkiksi Helsingin Polkupyöräilijöiden pyöräilyaktiivit ovat onnistuneet vaikuttamaan moniin pyöräilyinfrastruktuuria koskeviin päätöksiin ja käytännön ratkaisuihin julkisessa päätöksenteossa.

### **7.1.3 Satunnainen työmatkapyöräilijä**

Satunnaista työmatkapyöräilijää voisi hyvin kutsua myös hyvän sään työmatkapyöräilijäksi. Huhtikuussa tai viimeistään toukokuussa säät alkavat suosia pyöräilijää ja työmatkapyöräily

alkaa vaikuttaa houkuttelevalta vaihtoehdolta, myös sellaisille henkilöille jotka eivät omaa minkäänlaista intohimoa pyöräilyä kohtaan.

Hyvän sään aikana työpaikan sisäpihalla moninkertaiseksi kasvavan polkupyörämäärän perusteella tämä ryhmä on moninkertaisesti suurempi kuin kaksi ensin mainittua ryhmää yhteensä.

Satunnainen työmatkapyöräilijä ei aseta pyöräilyä kohtaan minkäänlaista arvolatausta. Hän pyöräilee töihin, silloin kun kokee, että se on subjektiivisesti koettuna paras tapa. Hyvä sää on suurin kaikista vaikuttavista tekijöistä.

Ensimmäinen edellytys sille, että henkilö voi olla edes satunnainen työmatkapyöräilijä, on että henkilö omistaa käyttökelpoisen polkupyörän. Lisäksi työmatkan tulee olla riittävän lyhyt, esimerkiksi Helsingin seudun liikennejärjestelmä suunnitelmassa (HSL 2011, 24) todetaan, että kävelyn ja pyöräilyn kulkutapojen mahdollisuudet kasvulle ovat suurimmillaan 1–10 kilometrin matkoilla, mutta potentiaali yli 10 kilometrin matkoilla on hyvin rajallinen. Hälyttävää on huomata, että henkilöauton käyttö kulkutapana ohittaa suosiossa pyöräilyn ja jalankulun yhteenlasketun suosion jo 2–3 kilometrin matkoilla (HSL 2011, 24).

Satunnainen työmatkapyöräilijä ei useimmiten omista mitään pyöräilyyn tarkoitettuja varusteita. Hän ei myöskään pue urheiluvaatteita työmatkalle, vaan haluaa pyöräillä töihin niissä vaatteissa, joissa hän viettää työpäivänsäkin. Euroopan suurissa pyöräilykaupungeissa Kööpenhaminassa ja Amsterdamissa katukuvan täyttävätkin juuri työmatkapyöräilijät, jotka ajavat aivan tuiki tavallisissa vaatteissa tuiki tavallisilla pyörillä työmatkojansa. Voimmekin siis todeta, että ainakin hyvän sään vuodenaikana aivan tavallisissa, rationaalisesti pyöräilyyn suhtautuvissa henkilöissä olisi ainakin pääkaupunkiseudun ja muiden suurempien asutuskeskusten suurin potentiaali työmatkapyöräilyn lisääntymiselle.

Satunnainen työmatkapyöräilijä kuuluu siihen ryhmään, jonka takia pyörätieinfrastruktuuriin tulee panostaa, ja jonka varaan investointien takaisinmaksu hyötyinä perustuu. Satunnainen työmatkapyöräilijä on todennäköisesti liian epävarma ajamaan liikenteen seassa eikä pyöräile ollenkaan, jos pyörätieverkosto ei tue hänen työmatkaansa. Liian mäkinen maasto voi myös estää häntä pyöräilemästä työmatkaansa, mutta Suomessa tämän luulisi olevan harvinaista. Toisaalta työpaikan puolelta satunnainen työmatkapyöräilijä ei vaadi paljoa. Hän ei tarvitse pesutiloja, kaappitilaa eikä turvallista säilytystä vaatimattomalle polkupyörälleen.



Pyöräilyä liitännäisenä kulkuvälineenä esimerkiksi junan lisäksi ei tule myöskään unohtaa. On paljon työmatkalaisia, jotka asuvat liian kaukana työpaikastaan pyöräilläkseen koko työmatkaa, mutta toisaalta pystyvät säästämään aikaa pyöräilemällä juna-asemalle. Kööpenhaminassa esimerkiksi tämän ryhmän valtava potentiaali osoittautuu ilmeiseksi, niin suuria ovat päivisin juna-asemien pyöräparkissa olevien polkupyörien määrät.

Miten pyöräilyinfrastruktuurin kehittämistä saadaan sitten suunnattua hyödyttämään juuri satunnaisia työmatkapyöräilijöitä, joissa suurin potentiaali piilee? Ensinnäkin pyörätiehankkeisiin varattuja rahoja ei tule ampua haulikolla ympäriinsä, vaan ne on kohdennettava kohteisiin, joista suurin hyöty saadaan. Pyörätieverkon parannusprojektin pitäisi aina olla lähtöisin selkeästä epäkohdasta, jossa potentiaalisesti suosittua pyöräilyreittiä vaivaa joko pyörätieverkoston puuttuminen tai epäkohdat verkoston toimivuudessa.

Toimivasta pyörätieverkostosta seuraa, että yhä useampi henkilö liittyy satunnaisten työmatkapyöräilijöiden joukkoon ja heistä osa kokee työmatkapyöräilyn niin positiivisena asiana, että he saattavat luopua ajan myötä kokonaan työmatkan ajamisesta henkilöautolla.

## **7.2 Työpaikkojen tyyppejä työmatkapyöräilyn kannalta**

Työmatkapyöräilijöiden erovaisuuksien lisäksi myös työpaikoissa on eroja työmatkapyöräilyn kannalta. Olen tässä kappaleessa kehittänyt kahdella akselilla toimivan erottelun, joissa työpaikat ovat suuria tai pieniä ja ne toimivat joko julkisella tai yksityisellä sektorilla.

Liikenneviraston toimintasuunnitelmassa (2012, 27) ensimmäinen kärkitoimi pyöräilyn ja kävelyn osuuden kasvattamiseksi on kävelyn ja pyöräilyn edistäminen työpaikoilla. Liikenneviraston mukaan kävelyä ja pyöräilyä edistäviä toimenpiteitä työpaikoilla ovat muun muassa pyöräpysäköinnin parantaminen, suihku- ja vaatteidenvaihtotilojen järjestäminen, työpaikkapyörien hankkiminen sekä taloudelliset kannustimet, kuten autopaikan hinnoittelu todellisten kustannusten mukaan, työsuhdepyörät tai pyörähuollon tarjoaminen työntekijöille. Työajan joustot ja etätyömahdollisuudet vähentävät arkipäivän aikataulusidonnaisuutta ja luovat lisämahdollisuuksia tehdä matkoja jalan ja pyörällä.

### **7.2.1 Suuret työpaikat**

Suurella yrityksellä on tarjottavanaan monia etuja työmatkapyöräilijälle, joista pystyn puhumaan omasta kokemuksesta. Suuret työpaikat, jotka sijaitsevat usein omissa toimistorakennuksissaan, sisältävät lähes poikkeuksetta kattavat peseytymistilat,

pukeutumistilat, pyöräilyvaatteiden kuivaustilat ja pukukaapit, joissa voi säilyttää työvaatteita, eikä niitä siten tarvitse kuljettaa mukanaan joka päivä.

Kaikki nämä tekijät helpottavat työmatkapyöräilyä ja vastaavat moniin ongelmiin, joita olen kuullut työmatkapyöräilyllä olevan, kuten esimerkiksi hikisenä töihin saapuminen ja suuren tavaramäärän kuljettaminen mukana.

Suurella työpaikalla on myös usein tiloissaan autoille tarkoitettu parkkihalli, jonka seinustoille työmatkapyöräilijä voi pysäköidä polkupyöränsä. Parkkihallissa polkupyörä on turvassa sekä varkailta että luonnonvoimilta. Varsinkin talviaikaan on tärkeää, että pyörästä sulaa jäät ja lumet pois, koska muuten pyörän toimintavarmuus vaarantuu.

Suurilla työpaikoilla on myös paljon resursseja tehdä erilaisia parannuksia työmatkapyöräilyn edistämiseksi. Koska henkilöstöä on paljon, yksittäiset parannukset eivät maksa niin paljoa per työntekijä. Esimerkiksi työpaikallani on paljon erilaista kerho- ja liikuntatoimintaa, joita yritys tukee rahallisesti. Yritys jakaa myös vuosittaista apurahaa anomusten perusteella, jonka voi käyttää hyväksi vaikka polkupyörän huoltoon.

Suurilla työpaikoilla on myös laajempi vaikutusvalta ympäristöönsä ja se pystyisi halutessaan vaikuttamaan alueensa liikennejärjestelyihin, varsinkin jos aluetta uusitaan laajemmalti. Tällaisissa tilanteissa yritys pystyisi vaikuttamaan alueen kaavoitukseen, niin että pyöräteiden linjaukset ovat suotuisia yrityksen henkilöstön työmatkapyöräilevälle osuudelle.

### **7.2.2 Pienet työpaikat**

Pienet työpaikat ovat paljon heterogeenisempiä, osissa on varmasti hyvät peseytymis- ja pukeutumistilat, mutta osissa pienempiä toimistorakennuksia ei ole mitään ylimääräisiä fasilitetteja toimistohuoneiden lisäksi.

Avovaimoni työskentelee pienessä yrityksessä ja hän on myös työmatkapyöräilijä. Vertailimme kokemuksiamme suuren ja pienen yrityksen välillä ja tulimme tulokseen, että pieni yritys on monin osin alakynnessä.

Avovaimoni työpaikan toimitilat sijaitsevat niin sanotussa business parkissa. Eli samoihin tiloihin on keskittynyt paljon pieniä yrityksiä ja toimistorakennus sinällään muistuttaa suuren yrityksen toimitiloja. Tiloista löytyy peseytymis- ja pukeutumistilat, mutta ei säilytystiloja näiden yhteydessä. Vaatteiden kuivausmahdollisuus puuttuu myös: yksi siivouskomero on

osin muutettu kuivaushuoneeksi, mutta se ei vedä vertoja tarkoitukseen rakennetulle kuivaushuoneelle.

Polkupyörän säilytyksen turvallisuus ei myöskään ole samalla tasolla kuin suuressa yrityksessä. Vaikka business parkissa on ulkona pyörätelineet, joihin pyörän voi lukita, parkkihalliin polkupyörien tuomista ei sallita. Tiloihin on myös pääsy paljon muillakin kuin vain oman yrityksen työntekijöillä, joten samanlaista luottamusta ei ole.

Pienessä yrityksessä yksittäisen työntekijän vaikutusmahdollisuudet ovat kuitenkin paljon suuremmat. Monet ystävästäni ovat pyöräilijöitä ja työskentelevät esimerkiksi pienissä koodausfirmoissa, joissa monet muutkin ovat pyöräilijöitä. Näissä yrityksissä polkupyörät kannetaan toimistoon sisälle ja olen jopa kuullut yrityksen yhteisistä polkupyörän huoltovälineistä, kuten huoltotelineistä ja työkaluista, jotka ovat sijoitettu vähälle käytölle jääneeseen varastohuoneeseen.

### **7.2.3 Julkisen sektorin työpaikat**

Kokemukseni mukaan julkisella sektorilla toimivat työpaikat ovat paljon hanakampia omaksumaan erilaisia vihreitä arvoja ja työntekijöiden hyvinvointia edistäviä toimia, joita myös työmatkapyöräilyn edistäminen edustaa. Esimerkiksi Valonian Työpyöräile!-hankkeeseen osallistuneista 20 työpaikasta 17 edusti erilaisia julkisen sektorin toimijoita, kuten oppilaitoksia, päiväkoteja, terveydenhoidon ja hallinnon toimijoita.

Pyöräilymyönteiset arvot saattavat tulla julkiselta hallinnolta julkisen sektorin työpaikoille myös ylhäältä annettuina, mutta joka tapauksessa positiivinen vaikutus työmatkapyöräilevälle työntekijälle on sama. Julkisella sektorilla myös useimmiten tuotetaan yleishyödyllisiä palveluita, joiden arvoa on vaikeampi mitata rahassa. Kun tuotos ei ole rahassa mitattavissa, eikä työpaikka pörssissä listautuneena, on paineet kulusäästöille pienemmät ja työntekijöiden hyvinvointiin voidaan panostaa pitemmällä tähtäimellä. Työurat julkisella sektorilla ovat myös useimmiten pitempiä ja turvatumia kuin yksityisellä puolella, mikä itsessään on omiaan edistämään pitkäkestoista työhyvinvoinnin kehittämistä.

Hollantilaisessa tutkimuksessa selvisi myös, että julkisella sektorilla ja koulutuksen parissa työskentelevät ovat todennäköisemmin jokapäiväisiä työmatkapyöräilijöitä, mikä tarkoittaa sitä, etteivät he tee ratkaisuaan pyöräillä töihin päiväkohtaisesti vaan oletusarvoisesti pyöräilevät aina (Heinen, Maat & van Wee 2012, 39).

Valtio- ja kuntatyönantajia tarvitaan esimerkeiksi kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä. Valtio ja kunnat ovat suuri työnantajaryhmä, ja siksi julkishallinnon työntekijöiden liikkumistottumusten muutoksilla on iso vaikutus työmatkojen kulkutapajakaumaan koko maan tasolla. Myös julkisten palveluiden asiakkaat, kuten opiskelijat, muodostavat ison liikkujaryhmän, joiden kulkutapavalintoihin valtio- ja kuntatyönantajat voivat vaikuttaa. Esimerkillään julkinen sektori voi myös kannustaa yksityisiä työnantajia. (Liikennevirasto 2012, 29.)

#### **7.2.4 Yksityisen sektorin työpaikat**

Yksityisen sektorin työpaikkojen halukkuus panostaa työntekijöiden hyvinvointiin ja esimerkiksi parempiin työmatkapyöräilyedellytyksiin tuntuu vaihtelevan käsi kädessä talouden suhdanteiden mukana.

Noususuhdanteen aikana yritykset panostavat julkisuuskuvansa kiillottamiseen erityisesti rekrytointin helpottamiseksi. Tällöin rekrytointiviestinnässä ja puskaradion kautta halutaan viestiä, että organisaatio on erinomainen työpaikka, mihin sisältyy usein työn ulkopuolisten luontaisetujen, kuten kuntosalin ja muiden hyvinvointipalveluiden tarjoamista.

Laskusuhdanteen aikana rekrytointi ei muodosta ongelmaa, vaan kulujen karsiminen. Ainakin suurissa yrityksissä on usein yt-neuvotteluita, ja vaikka yritys ei olisikaan irtisanomassa henkilöstöään, osaavaan työvoiman saaminen työmarkkinoilta ei muodostu suureksi ongelmaksi tarvittaessa. Kuluja sen sijaan karsitaan kaikesta mahdollisesta, ja hankkeet, joista ei synny suoraan tulosta seuraavassa kvartaalissa rivin alle, pannaan jäihin heti ensimmäisenä.

Pitkäjänteisen henkilöstön hyvinvoinnin kehittämisen ja kokeiluhalukkuuden puutos ovatkin suurimpia eroja yksityisen ja julkisen sektorin työpaikkojen välillä, mitä tulee työmatkapyöräilyn edellytysten kehittämiseen.

Olen käynyt monia keskusteluja Helsingin Polkupyöräilijöiden koordinaattorin kanssa, joka on vastuussa Hyvä Työpaikka Pyöräillä –hankkeesta. Monet yksityisen sektorin yritykset, jotka alun perin osallistuivat hankkeeseen, menettivät sittemmin mielenkiinnon, kun konkreettisia muutoksia olisi pitänyt tehdä tai suorittaa seuranta siitä, miten muutokset on toimeenpantu yrityksessä. Joissain tapauksissa hankkeen kontaktina yrityksessä ollut henkilö oli irtisanottu tai pahimmillaan koko hänen osastonsa oli lakkautettu eikä kukaan yritykseen

jäljellejääneistä ollut edes kuullut koko hankkeesta. (Hyvä Työpaikka Pyöräillä koordinaattori, henk.koht. keskustelu.)

On kuitenkin sanottava, että yksityisellä sektorilla on myös suuria yrityksiä, joissa henkilökunta oman aktiivisuutensa kautta onnistuu järjestämään hyvinvointiaan kehittäviä aktiviteetteja yrityksen tukemana ja yrityksen tiloja hyväksikäyttäen. Työpaikallani on esimerkiksi erittäin aktiivinen urheiluharrastusten ja muiden vapaa-ajan aktiviteettien kuten esimerkiksi näyttelemisen tukemisen perinne. Olenkin itse suunnitellut perustavani työpaikalleni polkupyöräilykerhon, minkä kautta pystyisin aktiivisemmin vaikuttamaan yritykseni työmatkapyöräilijöille antamaan tukeen.

## **8 Tutkimuksen laatu ja luotettavuus**

Olen tukeutunut tässä tutkielmassa pääasiassa sekundäärisiä lähteitä, joiden runsaus aiheutti sen, että en millään voinut ottaa huomioon niitä kaikkia. Tutkimukseni tulokset ovat siis riippuvaisia siitä, mitkä lähteet olen sisällyttänyt tutkielmaani.

Kappale jossa esittelen työmatkapyöräilijöiden tyyppejä ja kategorisoin työpaikkoja työmatkapyöräilyn kannalta, pohjautuvat omaani ja lähipiirini empiiriseen kokemukseen. En ole käyttänyt tyypittelyssä systemaattista menetelmää, vaan tarkoitus on ollut ensisijaisesti tuottaa näkökulmia mahdollista jatkotutkimusta varten ja avata työmatkapyöräilyn maailmaa siihen perehtymättömälle lukijalle.

En tunne, että teemahaastattelut tai muu itse tuotettu aineisto olisi auttanut minua työmatkapyöräilyn ilmiön kuvaamisessa, mutta tutkielmaa kirjoittaessa minulle on noussut mieleen muita tutkimuskysymyksiä, joihin haastatteluaineistolla voisi vastata. Esimerkiksi työnantajien ja työpaikkojen merkitys ja mahdollisuudet työmatkapyöräilyn edistämisessä olisi tällainen kysymys.

Lähtökohtani tutkielmaani ovat olleet vahvasti pyöräilymyönteisiä, olenhan itsekkin aktiivinen pyöräilijä. Olen pyrkinyt esittämään myös kritiikkiä pyöräilyä kohtaan, mutta tutkielman yleisvire on silti vahvasti pyöräilyn hyötyjä korostava.

## 9 Yhteenveto ja johtopäätökset

Tutkimuskysymykseni tässä pro gradu –tutkielmassa olivat seuraavat: Mikä on työmatkapyöräilyn tila Suomessa tällä hetkellä? Millä toimilla työmatkapyöräilyä Suomessa edistetään ja onko suunta mielestäni oikea? Olen pyrkinyt vastaamaan näihin kysymyksiin seuraavilla tavoilla:

- Vertailin työmatkapyöräilyn suosiota Suomessa ja muualla maailmassa.
- Pyrin ottamaan selville syitä jotka aiheuttavat vaihtelua työmatkapyöräilyn suosiossa.
- Otin selville erilaisista työmatkapyöräilyä edistävästä toimenpiteistä Suomen kontekstissa, sekä erilaisista ohjaukeinoista, joilla työmatkapyöräilyä voitaisiin edistää.
- Hahmottelin työmatkapyöräilijöiden tyyppisiä tarkoitukseni tuoda esille, että erilaiset työmatkapyöräilijät ja potentiaaliset työmatkapyöräilijät kaipaavat erilaisia asioita.
- Kuvasin erilaisia työpaikkoja työmatkapyöräilijän kannalta muuttujilla suuri/pieni sekä yksityinen/julkinen sektori.

Työmatkapyöräilyn suosio Suomessa on hyvää tasoa eurooppalaisessa kontekstissa, mutta kaukana esimerkiksi Alankomaiden ja Tanskan tasosta. Pyörätieverkosto on Suomessa laaja, mutta ei niin laadukas kuin parhaissa verrokkimaissa. Liikennesuunnittelussa Suomessa vallitsee yhä mentaliteetti, että pyörätieverkoston kehittäminen ei voi tapahtua moottoroidun liikenteen kustannuksella missään olosuhteissa. Esimerkkinä tästä on Helsingin itäisen kantakaupungin valtavyöry Hämeentie, joka kipeästi kaipaasi pyöräkaistoja, mutta tila niille olisi lohkaistava toisen autokaistan kustannuksella. Hämeentie vaatii pyöräilijän kuolemaan johtavan kolarin ennen kuin muutokselle löytyy poliittinen tahto.

Suomen ilmasto asettaa oman haasteensa työmatkapyöräilylle, mutta Oulun pyöräilyhime on osoittanut, että päättävällä kunnossapidolla ja pyöräilyä tukevalla asenneilmastolla myös talvisissa oloissa on mahdollista saavuttaa merkittäviä edistysaskelia työmatkapyöräilyn määrässä. Kyse on poliittisesta tahdosta panostaa pyöräteiden kunnossapitoon samalla vakavuudella kuin vieressä kulkevan ajoradan.

Työmatkapyöräilyä edistävät toimet, kuten Helsingin Polkupyöräilijöiden Hyvä Työpaikka Pyöräillä ja Turun Työpyöräile! –hankkeet, ovat esimerkillisiä yrityksiä kannustaa ihmisiä

työmatkapyöräilemään luonnollisen rajapinnan eli heidän työpaikkansa kautta. Yritykset tulisikin aktivoida yhä laajemmin osallistumaan yhteisiin talkoisiin työmatkapyöräilyn edistämiseksi. Mielestäni kysymys on yritysten yhteiskuntavastuun kantamisesta. Yritysten tulee antaa työntekijöilleen tukea fyysisen terveyden ja työkyvyn ylläpitoon ja työmatkapyöräilyn tukeminen on erinomainen keino siihen. On mielestäni erittäin väärin, että yritykset tukevat välillisesti henkilöautoilua tarjoamalla työntekijöiden autoille parkkitilaa ilmaiseksi, mutta työmatkapyöräilyä ei tueta vastaavilla rahallisilla ponnistuksilla.

Työmatkapyöräilijöiden tyypittelyssä tulin lopputulokseen, että suurin potentiaali työmatkapyöräilyn suosion kasvulle on ihmisissä, jotka eivät koe minkäänlaista tunnesidettä tai arvolatausta pyöräilyä kohtaan. Työmatkapyöräilystä on vain yksinkertaisesti pystyttävä tekemään houkutteleva ja sujuva vaihtoehto henkilöautoilulle lyhyillä matkoilla.

Jos pyrimme saavuttamaan pyöräilyn kärkimaita, kuten Alankomaita ja Tanskaa, työmatkapyöräilyn suosiossa, on pyöräilystä tehtävä arkisempaa ja tavallisempaa, normaaleille työssäkäyville ihmisille sopivaa toimintaa. Suomalaisena Kööpenhaminassa suu lokahtaa auki, kun ensimmäisen kerran näkee miehiä ja naisia siisteissä työvaatteissa pyöräilemässä aamutuimassa suorastaan ruuhkaksi asti.

Vastaavaan tilanteeseen pääseminen Suomessa vaatii valtavia ponnisteluja sekä pyöräilyn infrastruktuurin kehittämisen, että asenneilmaston muuttamisen parissa. Asiaan sisältyy dilemma: Pyöräilyä tukevien investointien vastustajat sanovat, että pyöräilijät ovat marginaaliryhmä, eikä siten infrastruktuurin kehittämiseen tule kohdistaa niin merkittäviä panoksia kuin olisi tarpeen. Toisaalta miten pyöräily kulkutapamuotona voi siirtyä pois marginaalista, ellei infrastruktuurin epäkohtia ensin korjata?

Työpaikkojen tyypittelyssä työmatkapyöräilyn kannalta tulin tulokseen, että eri tyypeillä on omat ominaispiirteensä, eikä toista voi sanoa paremmaksi kuin toista. Suuren työpaikan etu on parempi infrastruktuuri, kuten pesu- ja pukutilat sekä monesti parkkihalli, jonne polkupyörän saa lämpimään myös talvipakkasilla. Toisaalta pieni työpaikka antaa aktiiviselle työmatkapyöräilijälle enemmän henkilökohtaisia vaikutusmahdollisuuksia olosuhteisiin ja innostunut työmatkapyöräilijä saattaa saada suurenkin asennemuutoksen aikaiseksi muiden työntekijöiden parissa pienessä yrityksessä, joka saattaa johtaa uusiin työmatkapyöräilijöihin.

Julkisen sektorin työpaikat tuntuvat olevan hanakampia omaksumaan niin sanottuja vihreitä arvoja, joihin työmatkapyöräilyn tukeminenkin voidaan laskea. Esimerkiksi Työpyöräile! ja Hyvä Työpaikka Pyöräillä –hankkeisiin osallistuneista työpaikoista julkisen sektorin työpaikat olivat enemmistössä ja veivät paremmalla sykkeellä hankkeet loppuun asti.

Johtopäätöksenä työmatkapyöräilyn ja pyöräilevän kansan tulevaisuus näyttää kaiken kaikkiaan valoisalta Suomessa tällä hetkellä. Raha puhuu ja kaikki tutkimukset ovat osoittaneet, että pyöräilyn edistämiseen investoidut eurot tulevat ajan kanssa kansantaloudelle moninkertaisina takaisin.

Itse haluan kiittää pyöräilyä kaikesta siitä hyvästä mitä se on tuonut elämääni. Olen nyt 30-vuotiaana fyysisesti paremmassa kuin ikinä elämässäni, hoikempi kuin koskaan ja elämäntavoiltani terveellisempi kuin ikinä uskoin olevani. Itseluottamukseni on myös kohentunut valtavasti, olenhan kansallisen eliittitason urheilija, vaikka en ehkä ikinä yksi parhaimmista. Kaikesta tästä ja myös välillisesti rakkaasta avovaimostani Hannasta voin kiittää pyöräilyä, hänetkin tapasin pyöräilyn merkeissä keskellä pimeintä talvea Helsingin Polkupyöräilijöiden spinning-tunnin kirkkaissa valoissa.

Olen saanut pyöräilyltä vuosien aikana todella paljon ja tämä pro gradu –tutkielma on yksi tapa millä haluan maksaa takaisin. Haluan välittää sanoman, että työmatkapyöräily on mielestäni suuri palvelus ihmiselle itselleen ja hänen elinympäristölleen, arkipäivän pieni teko jonka edut jokainen ihminen voi huomata itsessään ja sankkojen ketjunpyörittäjien joukkojen myötä myös yhteisessä elintilassamme.

Haluan välittää kiitokset tuesta ja viisaudesta avovaimolleni Hannalle sekä avoimesta mielestä ja viisaista neuvoista tutkielmani ohjaajalle Risto Tainiolle.

## 10 Lähteet

Bamberg ja Schmidt (2003) Incentives, morality, or habit? Predicting students' car use for university routes with the models of Ajzen, Schwartz and Triandis, *Environment and Behavior*. Vol.35(2), 264–285

Bergström ja Magnussen (2003) Potential of transferring car trips to bicycle during winter. *Transportation Research Part A*. Vol.37, 649–666

Brandenburg, Matzarakis ja Arnberger (2004) The effects of weather on frequencies of use by commuting and recreation bicyclists. *Advances in Tourism Climatology*. Vol.12, 189–197



- Boumans ja Harms (2004) Part-time employment and travel patterns of women in the Netherlands.  
<http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/conf/cp35v2.pdf>
- Cervero (1996) Mixed land-uses and commuting: evidence from the American housing survey. *Transportation Research Part A*. 30(5), 361–377
- Cervero ja Duncan (2003) Walking, bicycling, and urban landscapes: evidence from the San Francisco Bay Area. *American Journal of Public Health*. Vol.93(9), 1478–1483
- de Geus (2007) Cycling to work: psychosocial and environmental factors associated with cycling and the effect of cycling on fitness and health indexes in an untrained working population.  
[http://www.fietsersbond.be/sites/default/files/Doctoraat%20'Cycling%20to%20work'\\_Bas%20de%20Geus\\_2007.pdf](http://www.fietsersbond.be/sites/default/files/Doctoraat%20'Cycling%20to%20work'_Bas%20de%20Geus_2007.pdf)
- Dickinson, Kingham, Copsey ja Hougie (2003) Employer travel plans, cycling and gender: will travel plan measures improve the outlook for cycling to work in the UK? *Transportation Research Part D*. Vol.8(1), 53–67
- Dill ja Carr (2003) Bicycle Commuting and Facilities in Major US Cities: If You Build Them, Commuters will Use Them—Another Look <http://www.plancheyenne.org/wp-content/uploads/2012/12/BicycleFacilitiesandCommutinginmajorUSCities.pdf>
- Dill ja Voros (2007) Factors Affecting Bicycling Demand: Initial Survey Findings from the Portland Region [http://web.pdx.edu/~jdill/Dill-Voros\\_TRB\\_11-15-06.pdf](http://web.pdx.edu/~jdill/Dill-Voros_TRB_11-15-06.pdf)
- European Cyclists' Federation (2012) Cycling Because It's Faster: How Long Does Your Commute Really Take You? <http://www.ecf.com/news/cycling-because-its-faster-how-long-does-your-commute-really-take-you/>
- European Platform of Mobility Management (2013) EPOMM Book 2013.  
[http://epomm.eu/docs/file/epomm\\_book\\_2013\\_web.pdf](http://epomm.eu/docs/file/epomm_book_2013_web.pdf)
- European Platform of Mobility Management (2014). Modal split data. <http://www.epomm.eu/terms/index.phtml>
- Fillariajatus. *Pyöräily maksaa 8,5 euroa per 100km*. <http://fillariajatus.blogspot.fi/2014/01/pyoraily-maksaa-85-euroa-per-100km.html>
- Fogelholm, Paronen, Miettinen (2007) Liikunta – hyvinvointipoliittinen mahdollisuus. Suomalaisen terveysliikunnan tila ja kehittyminen 2006. Sosiaali- ja terveysministeriön selvityksiä 2007:1.  
<http://pre20090115.stm.fi/pr1169019512649/passthru.pdf>
- Garrard, Rose ja Lo (2008) Promoting transportation cycling for women: the role of bicycle infrastructure. *Preventive Medicine*. Vol.46(1), 55–59
- Gatersleben ja Appleton (2007) Contemplating cycling to work: attitudes and perceptions in different stages of change. *Transportation Research Part A*. Vol.41(4), 302–312

- Gatersleben ja Uzzell (2007) Affective appraisals of the daily commute: comparing perceptions of drivers, cyclist, and users of public transport, *Environment and Behavior*. Vol.39(5), 416–431
- Heinen, Maat ja van Wee (2012). The effect of work-related factor on the bicycle commute mode choice in the Netherlands. *Transportation* Vol.40, 23-43
- Heinen, van Wee ja Maat (2010). Commuting by Bicycle. An Overview of the Literature. *Transport Reviews*. Vol.30(1), 59–96
- Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto (2013). Pyöräilyn hyödyt ja kustannukset Helsingissä. <http://www.eltis.org/docs/studies/Py%C3%B6r%C3%A4ilyn%20hy%C3%B6dyt%20ja%20kustannukset%20Helsingiss%C3%A4.pdf>
- Helsingin Polkupyöräilijät. Liikenneryhmä. Viitattu 30.5.2014. <http://www.hepo.fi/pyora-ja-liikenne/liikenneryhma/>
- Helsingin Seudun Liikenne. Lippujen hinat. Viitattu 26.5.2014 <https://www.hsl.fi/liput-ja-hinnat>
- HKR / Katu- ja puisto-osasto investointitoimisto (2014). Invenstointiohjelma 2014. Katu- ja liikenneväyläinvestoinnit. [http://www.hel.fi/static/public/hela/Yleisten\\_toiden\\_lautakunta/Suomi/Esitys/2013/HKR\\_2013-12-17\\_Ytlk\\_38\\_EI/D8C460FC-AFDC-4671-B693-83580546E6B2/Liite.pdf](http://www.hel.fi/static/public/hela/Yleisten_toiden_lautakunta/Suomi/Esitys/2013/HKR_2013-12-17_Ytlk_38_EI/D8C460FC-AFDC-4671-B693-83580546E6B2/Liite.pdf)
- HS web (2013). Lähes puolen miljoonan lisäraha pyöräteiden auraukseen Helsingissä. <http://www.hs.fi/kaupunki/a1358401474197>
- HSL Helsingin seudun liikenne (2011). *Kävely ja pyöräily Helsingin seudulla*. <http://www.espo.fi/download/noname/%7B5E7FA6E5-2C6C-40F9-B1FD-6B2975DCF85E%7D/18166>
- Hunecke, Blöbaum, Matthies ja Höger (2001) Responsibility and environment: ecological norm orientation and external factors in the domain of travel mode choice behavior. *Environment and Behavior*. Vol.33(6), 830–852.
- Hyvä Työpaikka Pyöräillä. Viitattu 28.5.2014. <http://www.hepo.fi/toiminta/http/>
- Hunt ja Abraham (2007) Influences on bicycle use. *Transportation*. Vol.34, 453–470.
- Hyvä Työpaikka Pyöräillä koordinaattori. Henkilökohtaiset puhelin- ja sähköpostikeskustelut. Syksyllä 2013.
- Jalonen (2008) Informaatio-ohjaus tietojohdamisen näkökulmasta. *Informaatiotutkimus* Vol.27(2), 1-14
- Kaloritaulukko. Viitattu 26.5.2014 <http://www.kaloritaulukko.com/kalorikulutus/>
- Kaupunkifillari (2014). *Mihin pyöräilyn rahat katoavat?* <http://www.kaupunkifillari.fi/blog/2014/01/13/mihin-pyorailyn-rahats>

[katoavat/?utm\\_source=feedburner&utm\\_medium=feed&utm\\_campaign=Feed%3A+Kaupunkifillari%2FgsTC+%28Kaupunkifillari+Helsinki%29](http://katoavat/?utm_source=feedburner&utm_medium=feed&utm_campaign=Feed%3A+Kaupunkifillari%2FgsTC+%28Kaupunkifillari+Helsinki%29)

Kiiskilä, Karoluoto ja Saastamoinen (2013) *Automatic bike count a year round – challenges and development needs*. [http://www.ibikeoulu.com/presentations/ibike\\_2013\\_kiiskila\\_final.pdf](http://www.ibikeoulu.com/presentations/ibike_2013_kiiskila_final.pdf)

Klobucar ja Fricker (2007) A Network Evaluation Tool to Improve Real and Perceived Bicycle Safety. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*. Vol.2031, 25-33

Liikenneturva (2013) *Pyöräilyn lisääntymisen yhteys turvallisuuteen*. Liikenneturvan selvityksiä 1/2013. [https://liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tutkimukset/2013\\_safety\\_in\\_numbers.pdf](https://liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tutkimukset/2013_safety_in_numbers.pdf)

Liikennevirasto (2012) Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020 [http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/ls\\_2012-02\\_kavelyn\\_ja\\_pyorailyn\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/ls_2012-02_kavelyn_ja_pyorailyn_web.pdf)

Liikenne- ja viestintäministeriö (2010) Kävely- ja pyöräilypolitiikkaa Euroopassa. Taustaa Suomen toimintalinjatyölle. [https://www.lvm.fi/docs/fi/964900\\_DLFE-10656.pdf](https://www.lvm.fi/docs/fi/964900_DLFE-10656.pdf)

Lohmann ja Rölle (2005) I'd ride a bike but...!, changes in transport use from the background of the ipsative theory of behaviour, *Umweltpsychologie*. Vol.9(1), 46–61

McDonald ja Burns (2001) Cycling to Work in Phoenix: Route Choice, Travel Behavior, and Commuter Characteristics. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*. Vol. 1773, 39-46

Martens (2004) The bicycle as a feeding mode: experiences from three European countries. *Transportation Research Part D*. Vol.9, 281–294

Miovision web. Rethink traffic. *Road Space Rationing in Heavily Congested Cities*. <http://miovision.com/blog/road-space-rationing-in-heavily-congested-cities/>

Motiva (2006) *Liikkumisen ohjaus – valintoja liikkumiskäyttäytymiseen*. [http://www.motiva.fi/files/1857/Liikkumisen\\_ohjaus\\_valintoja\\_liikkumiskayttaytymiseen.pdf](http://www.motiva.fi/files/1857/Liikkumisen_ohjaus_valintoja_liikkumiskayttaytymiseen.pdf)

MTV web (2007). *Jalkakäytävien ja pyöräteiden auraus kuntien vastuulle* <http://www.mtv.fi/uutiset/kotimaa/artikkeli/jalkakaytavien-ja-pyorateiden-auraus-kuntien-vastuulle/2010520>

Moudon, Lee, Cheadle, Collier, Johnson, Schmid ja Weather (2005) Cycling and the built environment: a US perspective. *Transportation Research Part D*. Vol.10, 245–261

Nankervis (1999) The effect of weather and climate on bicycle commuting. *Transportation Research Part A*. Vol.33, 417–431

Noland ja Kunreuther (1995) Short-run and long-run policies for increasing bicycle transportation for daily commuter trips. *Transport Policy*. Vol.2(1) 67–79

- Parkin, Wardman ja Page (2008) Estimation of the determinants of bicycle mode share for the journey to work using census data. *Transportation*. Vol.35(1) 93–109
- Pasanen (2001) *The risks of cycling*. Viitattu 28.5.2014 <http://www.bikexpert.com/research/pasanen/helsinki.htm>
- Pikora, Giles-Corti, Bull, Jamrozik ja Donovan (2003) Developing a framework for assessment of the environmental determinants of walking and cycling. *Social science and Medicine*. Vol.56(8) 1693–1703
- Pucher ja Buehler (2006) Why Canadians cycle more than Americans: a comparative analysis of bicycling trends and policies. *Transport Policy*. Vol.13(3) 265–279
- Pucher ja Buehler (2008) Making cycling irresistible: lessons from the Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews*. Vol.28(4) 495–528
- Rietveld ja Daniel (2004) Determinants of bicycle use: do municipal policies matter? *Transportation Research Part A*. Vol.38, 531–550
- Rose ja Marfurt (2007) Travel behaviour change impacts of a major ride to work day event. *Transportation Research Part A*. Vol.41, 351–364
- Southworth (2005) Designing the walkable city. *Journal of Urban Planning and Development*. Vol.131(4), 246–257
- Stinson ja Bhat (2003) An Analysis of Commuter Bicyclist Route Choice Using Stated Preference Survey. [http://www.ltrc.lsu.edu/TRB\\_82/TRB2003-001301.pdf](http://www.ltrc.lsu.edu/TRB_82/TRB2003-001301.pdf)
- Stinson ja Bhat (2004) Frequency of bicycle commuting: internet-based survey analysis. *Transportation Research Record*. Vol.1878, 122–130
- Stinson and Bhat (2005) A Comparison of the Route Preferences of Experienced and Inexperienced Bicycle Commuters. [http://www.ce.utexas.edu/prof/bhat/ABSTRACTS/Nov15\\_Inexperienced\\_Bicycle\\_Commuters\\_TRB2005.pdf](http://www.ce.utexas.edu/prof/bhat/ABSTRACTS/Nov15_Inexperienced_Bicycle_Commuters_TRB2005.pdf)
- Taylor ja Mahmassani (1996) Analysis of stated preferences for intermodal bicycle-transit interfaces. *Transportation Research Record*. Vol.1556, 86–95
- Tilastokeskus (2012) Kotitalouksien kulutus. Viitattu 28.4.2014. [https://tilastokeskus.fi/til/ktutk/2012/ktutk\\_2012\\_2012-11-05\\_tie\\_001\\_fi.html](https://tilastokeskus.fi/til/ktutk/2012/ktutk_2012_2012-11-05_tie_001_fi.html)
- Timperio, Ball, Salmon, Roberts, Giles-Corti, Baur ja Crawford (2006) Personal, family, social, and environmental correlates of active commuting to school. *American Journal of Preventive Medicine*. Vol.30(1), 45–51
- Vaismaa, Mäntynen, Metsäpuro, Luukkonen, Rantala ja Karhula (2011). *Parhaat eurooppalaiset käytännöt pyöräilyn ja kävelyn edistämiseksi*. Tampereen teknillinen yliopisto. Liikenteen tutkimuskeskus Verne.

Valonia (2013) *Työpyöräile! – Uusia kulkutapoja elämään loppuraportti*.

[http://www.motiva.fi/files/7031/Liite\\_25\\_Loppuraportti.pdf](http://www.motiva.fi/files/7031/Liite_25_Loppuraportti.pdf)

Valonia. Työpyöräile!-hanke. Viitattu 28.5.2014.

<http://www.valonia.fi/Public/default.aspx?nodeid=18636&culture=fi-FI&contentlan=1>

Valtonen (2012) *Cycling as a Practice of Change*. pro gradu -tutkielma.

van Wee, Rietveld ja Meurs (2006) Is average daily travel time expenditure constant? In search of explanations for an increase in average travel time. *Journal of Transport Geography*. Vol.14(2), 109–122

Verplanken, Aarts ja van Knippenberg (1997) Habit, information acquisition, and the process of making travel mode choices. *European Journal of Social Psychology*. Vol.27(5), 539–560

Vuoden talvipyöräilijä. Viitattu 28.5.2014. <http://www.vuodentalvipyorailija.fi/>

Wardman, Tight ja Page (2007) Factors influencing the propensity to cycle to work. *Transportation Research Part A*. Vol.41(4), 339–350

Wikipedia. Modal Share. Viitattu 30.5.2014. [http://en.wikipedia.org/wiki/Modal\\_share](http://en.wikipedia.org/wiki/Modal_share)

Åström, Roth, Wranne, Jelse ja Lindblad (2013) *Food consumption choices and climate change*. Swedish Environmental Research Institute.

<http://www.ivl.se/download/18.3d71f8313d6a4ffc792ca6/1367211491984/B2091.pdf>